Der Grundsatz der Verkehrseinheit in der Entwicklung des deutschen Eisenbahnverkehrsrechts bis zum Ende des 19. Jahrhunderts

Eine geschichtliche und dogmatische Betrachtung

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung des Doktorgrades
in der Rechtswissenschaftlichen Fakultät
der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität
in Frankfurt a. Main

Vorgelegt von

Gerd Päth

Gerichtsreferendar
aus Hamburg

Hamburg 1941

1. Gutachter: Prof. Dr. Friedrich Klausing.
2. Gutachter: Prof. Dr. Adalbert v. Unruh.

Tag der mündlichen Prüfung: 29. April 1939.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Druck: Graphische Betriebe Niemann & Moschinski, Hamburg 23, Kantstraße 18/20

Inhaltsverzeichnis.

Einführung — Seite

Begriff und Bedeutung der Verkehrseinheit 5

Erster Abschnitt

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs bis zum Beginn der Verstaatlichung

I. Der Einfluß des Staates auf die Ausgestaltung einer organisatorischen Verkehrseinheit 7
1. Preußen 7
2. Die übrigen wichtigsten deutschen Länder 14
A. Sachsen 16
B. Bayern 19
C. Baden 21
D. Württemberg 22

II. Der Einfluß des Staates auf die Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs im Sinne der Verkehrseinheit 23
1. Preußen 24
A. Einfluß auf die Festsetzung der Beförderungspreise . 25
B. Transportpflicht und Tarifveröffentlichungspflicht . . 27
C. Beförderungsbedingungen und Haftpflicht 28
2. Die übrigen deutschen Länder 30

Zweiter Abschnitt

Die Eisenbahnpolitik bis zur Gründung des Deutschen Reiches

I. Öffentliches Eisenbahnverkehrsrecht 33
1. In Preußen 33
2. In den deutschen Mittelstaaten 34

II. Die Ausbildung eines besonderen Eisenbahntransportrechts im Hinblick auf die Verwirklichung der Verkehrseinheit 37
1. Die Entwicklung eines vertragsmäßigen Eisenbahnverkehrsrechts 38
A. Die Gründung von Eisenbahnverbänden 38
B. Ausgestaltung der Beförderungsbedingungen und der Tarifvorschriften in den Verbandsbildungen 41
2. Die Schaffung eines gesetzlichen Eisenbahnverkehrsrechts . . 42
3. Die Ausgestaltung der Beförderungspreise 54

Dritter Abschnitt

Die Durchführung des Staatsbahnsystems und ihre Bedeutung für die Entwicklung zur Verkehrseinheit

I. Die Entstehung einer organisatorischen Verkehrseinheit 63
1. Der Versuch der Gründung einer Reichseisenbahn 63
2. Die Durchführung des bundesstaatlichen Staatsbahnsystems . 70

II. Die Ausgestaltung der materiellen Verkehrseinheit 73
1. Formelle und materielle Tarifgleichheit 73
2. Die Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrsrechts und die gesetzgeberische Verwirklichung der Grundsätze der Verkehrseinheit 77

Schluß 79

Anlagen 1 bis 7 81

Verzeichnis der benutzten Quellen und Hilfsmittel 85

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41551903_0102

Einführung.

Begriff und Bedeutung der Verkehrseinheit.

Das Verkehrswesen stellt einen Teil des gesamten wirtschaftlichen Geschehens dar, hebt sich aber durch ihm eigene Gesetzmäßigkeiten von den allgemein gültigen Wirtschaftsregeln ab. In der Verkehrswirtschaft herrscht ein enger Zusammenhang zwischen Produktion und Absatz in dem Sinne, daß mit der Herstellung von Verkehrsleistungen zugleich ihre Inanspruchnahme notwendig verbunden ist. Ein dauerndes Angebot von Verkehrsleistungen ohne gleichzeitige entsprechende Nachfrage würde zu erheblichen Einnahmeausfällen führen, weil eine Produktion auf Vorrat im Verkehrswesen nicht möglich ist. Außerdem können die Verkehrsunternehmungen wegen der fest mit dem Grund und Boden verbundenen Anlagen bei Verlagerung der Nachfrage ihr Tätigkeitsgebiet nicht dieser Änderung sofort anpassen, sondern sie sind an das Absatzgebiet gebunden, in dem sie sich befinden. Für die Gesamtwirtschaft wird dagegen die Ausdehnung der Verkehrsmöglichkeit auf das ganze Land gefordert, wobei es im Interesse der Staats- und Volkswirtschaft von großer Bedeutung ist, daß die Verkehrsleistungen an jedem Ort zu den gleichen Bedingungen und gleichen Preisen bereitgestellt werden. Für die dünn besiedelten Gegenden würde ohne Unterstützung der dichter bewohnten Gebiete die Verwirklichung dieser Forderung Schwierigkeiten ergeben, da sie einerseits die kapitalintensiven Anlagen eines ausreichenden Verkehrsnetzes aus eigenen Mitteln nicht herstellen könnten, andererseits das zu seiner wirtschaftlichen Ausnutzung erforderliche Verkehrsbedürfnis hier nicht vorhanden und damit ein für das ganze Land einheitlicher Beförderungspreis nicht tragbar wäre.

Die Erzielung des erwünschten Ausgleichs im gesamten Staatsgebiet ist am besten gewährleistet durch wenige oder nur ein Großunternehmen. Eine Vielzahl von Verkehrsunternehmungen ist dazu nur geeignet, wenn ihr Wirtschaftsgebaren sich unter einheitlichen Gesichtspunkten vollziehen kann und sie auch gleichen rechtlichen Verpflichtungen der Allgemeinheit gegenüber unterworfen sind. Diese Folgerungen weisen auf die Bedeutung hin, die die Zusammenfassung der Verkehrswirtschaft zur Verkehrseinheit hat, in der es dann möglich ist, ohne Rücksicht auf den jeweiligen Ertrag der Beförderungsleistung jede Nachfrage nach Beförderung zu den gleichen Bedingungen und zu den gleichen Tarifen ohne Unterschied der Personen und Wirtschaftszweige zu befriedigen[1].

[1] Pirath: Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934, Seite 235 f.

Das Wesen der Verkehrseinheit ist danach gekennzeichnet durch: einheitliche Bedingungen für das Wirtschaftsgebaren der Verkehrsunternehmungen, gleiche Bedienung aller Landesteile nach dem Grade ihres Verkehrsbedürfnisses, gleiches Entgelt für die gleichen Verkehrsleistungen ohne Unterschied der Person und der Wirtschaftszweige und gleiche rechtliche Verpflichtungen der Verkehrsmittel der Allgemeinheit gegenüber[2].

Eine so bezeichnete Verkehrseinheit war in Deutschland nicht von Beginn des Eisenbahnwesens vorhanden, sondern hat sich erst mit der wachsenden Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs und seiner zunehmenden Bedeutung für das Staats- und Wirtschaftsleben herausgebildet. Hierbei war es eine Eigentümlichkeit in der Entwicklung des Eisenbahnwesens, daß die Elemente der Verkehrseinheit ihren Niederschlag einerseits in der staatsrechtlichen Gesetzgebung gefunden haben und hier die Eisenbahnen der Aufsichtsgewalt und Verkehrshoheit des Staates zur Beachtung der im öffentlichen Interesse auferlegten Pflichten unterstellt worden sind. Andererseits sind die dem einzelnen Verkehrsnutzer auf Inanspruchnahme der Eisenbahnen zustehenden Befugnisse als klagbare Ansprüche ausgestaltet worden und haben damit Eingang in das Privatrecht gefunden.

Es soll Aufgabe der folgenden Darstellung sein, die Entwicklung der Verkehrseinheit als politischen und wirtschaftlichen Grundsatz unter Berücksichtigung sowohl der öffentlich-rechtlichen als auch der privatrechtlichen Ausgestaltung aufzuzeigen. Mit dieser Begrenzung der Fragestellung ist zum Ausdruck gebracht, daß die Arbeit keine geschichtliche Untersuchung des Eisenbahnwesens geben will, sondern auf die historischen Vorgänge nur soweit eingeht, als es zum Verständnis der Darstellung der Verkehrseinheit in der Entwicklung des Eisenbahnverkehrsrechts erforderlich ist.

---

[2] Pirath: Verkehrseinheit und Verkehrspolitik, Berlin 1934, Seite 9.

I. Abschnitt.

Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs bis zum Beginn der Verstaatlichung.

Der Eisenbahnverkehr ist seinem Wesen entsprechend über das jeder Verkehrstätigkeit vom Staat und der Öffentlichkeit entgegengebrachte Interesse hinaus bestimmt von politischen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten. Hieraus ist auch die Anteilnahme der Regierungen an dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen in ihrer Entstehungszeit zu erklären, wobei verstärkend hinzukommt, daß die Eisenbahnen mit der Übernahme eines Teiles der Aufgaben der Post für die Personenbeförderung an die Stelle eines öffentlichen, meistenteils sogar durch den Staat betriebenen Unternehmens getreten sind. Das Eisenbahnverkehrsrecht als Inbegriff aller Normen zur Regelung des Eisenbahntransports wird deshalb beherrscht von öffentlichrechtlichen Bestimmungen, die die privatrechtlichen Rechtssätze des Frachtgeschäfts im Sinne der Durchführung der Elemente der Verkehrseinheit abändern. Das Maß der Umgestaltung des privaten Frachtrechts ist davon abhängig, welche Bedeutung der Staat diesem Verkehrsmittel zumißt. Für die Darstellung der Entwicklung des Eisenbahnverkehrsrechts ist deshalb von der Einstellung des Staates zu dem Eisenbahnwesen auszugehen, wobei wir uns auf die Entwicklung in den größeren deutschen Ländern beschränken.

I. Der Einfluß des Staates auf die Ausgestaltung einer organisatorischen Verkehrseinheit.

1. Preußen[3].

Die Einstellung der preußischen Regierung zu der Eisenbahnfrage ist keine einheitliche gewesen, sondern hat entsprechend den herrschenden volkswirtschaftlichen und politischen Anschauungen und der Lage des Staatshaushalts geschwankt zwischen dem Privat- und dem Staatsbahnsystem.

[3] Vgl. hierüber im einzelnen: Stumpf: Die Entstehung des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, ein Beitrag zur preußischen Eisenbahngeschichte. Die Reichsbahn 1938, Seite 1056—1097. — Woltering: Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838. Verkehrstechnische Woche 1938, Seite 549—555.

Die preußischen Minister Motz und Maaßen setzten sich im Einvernehmen mit dem westdeutschen Industriellen Harkort für den staatsseitigen Bau von Eisenbahnen ein, wobei sie hauptsächlich die Herstellung einer Rhein—Weserbahn befürworteten, um die westfälische Wirtschaft von den Zollplackereien Hollands bei der Ausfuhr der Waren des Ruhrgebiets auf dem Wasserwege zu befreien[4]. Die preußische Regierung, insbesondere der damalige Innenminister Schuckmann, befürwortete in mehreren Schreiben an den Oberpräsidenten in Münster und Köln den Bau von Eisenbahnen, in denen er auf ihre zukünftige Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes hinwies[5].

So wurden im Jahre 1830 die Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn von Elberfeld-Barmen in das Ruhrkohlengebiet unter Leitung eines Staatsbeamten vorgenommen[6]. Nach deren Beendigung im Jahre 1833 stand nun zur Entscheidung, ob die Bahn durch den Staat oder die Privatwirtschaft gebaut werden sollte.

Für den Staatsbahnbau mit Anleihemitteln stimmten der preußische Innen- und Finanzminister, um den Erfolg der ersten preußischen Eisenbahn zu sichern, um weiterhin auf technischem Gebiete Vorbildliches zu leisten und die Beförderungspreise so niedrig halten zu können, daß der aus dem Betrieb sich ergebende Überschuß zum Vorteil der Verkehrsnutzer verwandt werden könne. Der König genehmigte aber in der Kabinettsorder vom 1. Juni 1833 den Eisenbahnbau nur unter der Ablehnung der Aufnahme einer Anleihe, weil nach der Verordnung vom 17. Januar 1820 über die Behandlung des gesamten Staatsschuldenwesens[7] Anleihen nur zum allgemeinen Wohl aufgenommen werden sollten, bei der geplanten Bahn in erster Linie jedoch die örtlichen Interessen, insbesondere die Versorgung des Wuppertales mit billigen Steinkohlen, gefördert würden.

Die Privatwirtschaft brachte jedoch das erforderliche Kapital nicht auf. Ebenfalls konnte die für diesen Fall zugesagte Unterstützung der Preußischen Seehandlung nicht verwirklicht werden, weil deren Mittel zum größten Teil im Kunststraßenbau angelegt waren. Der Bau der Eisenbahnen in Preußen unter der Beteiligung des Staates scheiterte damit an den einschränkenden Bestimmungen über den Staatskredit, die in der weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preußen eine große Rolle gespielt haben[8].

Trotz mehrerer an den Staat gerichteter Anträge[9] hielt der Staat in der Folgezeit an der Ablehnung des Staatsbahngedankens fest. Die

[4] Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften, 1891, Seite 659 ff.

[5] Vgl. Stumpf in „Reichsbahn" 1938, Seite 1060.

[6] Eine grundsätzliche Befürwortung des Staatsbahnbaues lehnte die Regierung mit der Begründung ab, „daß das jetzige Communikationsbedürfnis durch die Chausseen gesichert sei und die künftige kommerzielle Wichtigkeit der Anlage auf unsicheren Voraussetzungen beruhe". Vergleiche Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften, 1891, Seite 660 f.

[7] PrGS Seite 9 ff.

[8] Gleim: Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, 1888, Seite 801 f.

[9] Zum Beispiel die Eingabe der Stände der Rheinprovinz im Jahre 1833.

Gründe blieben nicht mehr allein verfassungsmäßige, sondern in dem vom Minister Rother an den König gerichteten Bericht vom 16. August 1835 wurde die Notwendigkeit von Eisenbahnen überhaupt verneint, da das vorhandene Verkehrsbedürfnis durch die Kunststraßen, die mit erheblichen Aufwendungen zu einem zusammenhängenden System ausgebaut worden seien, befriedigt würde[10]. Mit der Annahme dieser Grundsätze durch den König in der Kabinettsorder vom 5. September 1835 war der Staatsbahngedanke in Preußen zunächst aufgegeben.

Durch die Überlassung des Eisenbahnbaues an die Privatwirtschaft war der Staat gezwungen, das Verhältnis der Privatbahngesellschaften gegenüber der Öffentlichkeit in einer den allgemeinen Interessen entsprechenden Weise auszugestalten. Dies geschah bei den ersten Gesuchen zur Erteilung einer Konzession zum Eisenbahnbau in enger Anlehnung an die rechtliche Stellung der bisher vorhandenen Verkehrswege, die Chausseen, indem die für diese geltenden Grundsätze — nämlich freies Benutzungsrecht gegen Entrichtung einer festgesetzten Gebühr, die der Unternehmer zur Instandsetzung der Straßen erheben durfte, sowie Verleihung des Enteignungsrechts und polizeilichen Schutzes — in die ersten Konzessionsurkunden aufgenommen wurden. Daneben fügte man noch neue dem Eisenbahnwesen angepaßte Bestimmungen über die Genehmigung der Statuten, des Tarifs für die Benutzung der Bahn und Bahnreglements ein.

Bei den Verhandlungen über die Konzessionsbedingungen für die Magdeburg—Leipziger Bahn wurde als Ergebnis der Beratungen des Staatsministeriums ein aus vierzehn Punkten zusammengesetzter Vorschlag dem König unterbreitet[11], der ihn durch die Kabinettsorder vom 14. Februar 1836 mit der Bestimmung genehmigte, daß diese Regelung auch künftig für die zu konzessionierenden Eisenbahngesellschaften zugrunde gelegt werden sollte. Diese Vorschriften wurden in einigen Punkten abgeändert und darauf durch den Staatsminister Rother als sog. „Allgemeine Bedingungen" neu gefaßt (wiedergegeben in Reichsbahn S. 1079 ff.). Sie bildeten die Grundlage für die rechtliche Regelung des Eisenbahnwesens im preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838[12], indem der Staat seine Mitwirkung bei der Errichtung eines Eisenbahnverkehrsnetzes auf die Festlegung allgemeiner für die Satzungen der Unternehmungen verbindliche Grundsätze beschränkte.

Dieses Gesetz ist richtunggebend für die Entwicklung des Eisenbahnwesens nicht nur in Preußen, sondern auch darüber hinaus in vielen anderen Ländern Deutschlands gewesen. Es enthält neben den Bestimmungen über die Gründung von Eisenbahnaktiengesellschaften und die Ausgabe und Zeichnung von Aktien, der Verleihung des Enteignungsrechts an die Gesellschaften und über das Rückkaufsrecht des

[10] Von der Leyen: Archiv für Eisenbahnwesen, 1880, Seite 217 ff., abgedruckt in „Reichsbahn" 1938, Seite 1072.

[11] Vgl. „Reichsbahn" Seite 1076.

[12] PrGS 1838, Seite 505 ff.

Staates ins einzelne gehende Vorschriften, die das Verhältnis zwischen der Bahn und den Verkehrsnutzern regeln und somit der Ausgangspunkt für die Ausbildung eines besonderen Eisenbahnverkehrsrechts geworden sind. Es wird hierauf noch näher bei der Darstellung der Entwicklung des Eisenbahnverkehrsrechts eingegangen werden.

Entsprechend seiner Einstellung zur Eisenbahnfrage hat der Staat bis zum Jahre 1842 den Privatgesellschaften finanzielle Unterstützung nicht gewährt. Es gelang auch bis dahin den einzelnen Unternehmungen von der Wirtschaft die erforderlichen Beträge für die Durchführung ihrer Bauten zu erhalten. Die Finanzkraft und auch die Spekulationslust waren jedoch erschöpft, als der Ausbau der einzelnen rentablen Verkehrslinien zu einem zusammenhängenden Netz in dem langgestreckten Gebiet Preußens vorgenommen werden sollte. Da nunmehr auch die Stellung des Staates mit Rücksicht auf die günstigen finanziellen Ergebnisse der ersten Eisenbahnen und der immer mehr zutage tretenden Bedeutung dieses neuen Verkehrsmittels eine positive geworden war, der Staat auch die Verbindung seiner Provinzen durch Eisenbahnen aus politischen, wirtschaftlichen und militärischen Gründen wünschte, entschloß sich die Regierung zur finanziellen Unterstützung der weiteren Eisenbahnpläne.

Dem am nächsten liegenden Weg, die Aufnahme einer Staatsanleihe, stand jedoch das schon erwähnte Staatsschuldengesetz von 1820 entgegen[13], das die Inanspruchnahme des Staatskredits an die Genehmigung der künftigen landständischen Versammlung knüpfte. Die Einberufung der Stände war aber bei der Einstellung des neuen Königs, der in der Verfassung ein Stück Papier sah, das sich nicht zwischen ihn und sein Volk hindernd und vertrauensstörend drängen sollte, nicht durchführbar, während der zusammengerufene ständische Ausschuß zur Genehmigung einer Staatsanleihe nicht für berechtigt gehalten wurde.

So blieb die finanzielle Unterstützung der Eisenbahnbauten durch den Staat auf die Gewährung von Zinsgarantien für das investierte Privatkapital beschränkt, die aus den Überschüssen des Staatshaushalts bis zum Betrage von 2 Millionen Taler jährlich in Aussicht gestellt wurden[14].

Mit der Beteiligung des Staates, die für eine aus einem besonderen Fonds bestrittene Aktienübernahme 5 354 800 Taler und für die Garantiesumme 1 107 750 Taler betrug[15], gelang es, für die wichtigsten in Aussicht genommenen Privatbahnen von privater Seite bis zum Jahre 1847 die erforderlichen Mittel zu erhalten. Die Frage, ob in Preußen das Staats- oder das Privatbahnsystem durchzuführen sei, ist demnach zunächst im Sinne des Privatbahnbaues mit staatlicher Unterstützung entschieden worden.

[13] Vgl. Seite 8 dieser Arbeit.

[14] PrGS 1842, Seite 307 ff.

[15] Höper: Die preußische Eisenbahn-Finanzgesetzgebung, Band I, Seite 86 f. Berlin 1879.

Die Durchführung des Privatbahnbaues mit staatlicher Hilfe wurde unterbrochen, als infolge der Wirtschaftskrise 1846/47 und der Ereignisse des Jahres 1848 die Aktionäre, die die Aktien überwiegend in der Hoffnung auf einen Spekulationsgewinn erworben hatten, ihre eingegangenen Verpflichtungen durch Verkauf der Eisenbahnpapiere zu lösen strebten. Dieses kam besonders bei der Planung der Bahn von Berlin über Danzig nach Königsberg, der sog. Ostbahn, zum Ausdruck, für die sich nicht genügend Kapital ebenso wie für einige kleinere Bahnen im Westen des Staates bereit fand. Daraufhin entschloß sich die Regierung zum Staatsbahnbau und unterbreitete dem im Jahre 1847 zusammengerufenen Vereinigten Landtag eine Vorlage, die den Bau der Ostbahn auf Staatskosten vorsah, welche im Anleihewege aufgebracht und aus Mitteln des im Jahre 1842 nach den Vorschriften des Eisenbahngesetzes von 1838 gegründeten Eisenbahnfonds verzinst und amortisiert werden sollten. Aus verfassungsmäßigen Gründen erklärte sich jedoch der Vereinigte Landtag zur Genehmigung einer Anleihe für unzuständig, so daß die Durchführung des Staatsbahnbaues erst mit der Einberufung der verfassunggebenden Nationalversammlung in Berlin im Sommer 1848 möglich war.

Eingeleitet wurde die umfassend angelegte Verstaatlichung des preußischen Eisenbahnbesitzes mit der Berufung des Ministeriums Auerswald/Hansemann, die hauptsächlich von dem letzteren betrieben wurde. Hansemann hatte schon seit Beginn des Eisenbahnbaues die Durchführung des Staatsbahnsystems gefordert[16]. Seine Verwirklichung scheiterte jedoch durch den baldigen Rücktritt dieser Regierung.

Noch im gleichen Jahre übernahm der Minister von der Heydt das Handelsministerium, der schon bei den Beratungen des ständigen Ausschusses im Jahre 1842 für das Staatsbahnsystem eingetreten war. Unter seiner Leitung wurde der Bau der Ostbahn wieder vom Staat aufgenommen, zunächst allerdings nur unter Inanspruchnahme der Mittel des Eisenbahnfonds, die jedoch bei weitem nicht ausreichten.

---

[16] Hansemann hat seine Ansicht über das Staatsbahnsystem in seinem im Jahre 1833 erschienenen Buch „Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnis zum Staat" niedergelegt. Er führt darin im wesentlichen aus: Eine Förderung der Wirtschaft des Landes und eine Hebung der Nationalkräfte könne nur dann in größtem Umfange eintreten, wenn die Eisenbahnen nur die Kosten der Unterhaltung und des Betriebes, wie es bei den Kunststraßen der Fall sei, aufzubringen hätten, so daß die Hauptfrage nicht die wäre, welcher Gewinn sei durch eine bestimmte Eisenbahn zu erzielen, sondern entscheidend müsse der öffentliche Nutzen sein (Seite 41 f.). Bei Herstellung von Bahnen durch die Privatindustrie würden nur die verkehrsreichen Linien gewählt, deren Betrieb eine sichere Rente verspreche. Es sei jedoch notwendig, daß auch für verkehrsarme Gegenden Eisenbahnen gebaut würden, „weil durch ein wohlfeiles Transportmittel erst der Verkehr beträchtlich gemacht und die Bodenkultur gehoben wird". Der Staat stehe sich jedoch besser dabei, wenn er die Überschüsse der ertragreichen Bahnen bezöge, als wenn diese in die Hände der Privatunternehmer fließen und dem Staat überlassen bleibe, die weniger rentablen, aber dennoch notwendigen Eisenbahnen anzulegen (Seite 43 f.).

Im September 1849 legte er daher einen neuen Entwurf über den Bau der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Bahn auf Staatskosten vor, dem ohne wesentliche Änderung in den Kammern die Zustimmung erteilt wurde[17].

Zur Durchführung dieses weitreichenden Eisenbahnprogramms wurde in diesem Ministerium in gemeinschaftlicher Arbeit mit dem Finanzminister Hansemann und dem Handelsminister Milde ein Gesetzentwurf ausgearbeitet „über die Erwerbung der von Aktiengesellschaften gebauten oder noch im Bau befindlichen Eisenbahnen und die Verschaffung der dazu sowie zur Herstellung einiger anderer Eisenbahnen erforderlichen Mittel". Die Begründung dieses Entwurfes erfolgte in einer „Denkschrift, die Erwerbung und den Bau von Eisenbahnen betreffend"[18], in welcher die für die Verstaatlichung der Eisenbahnen von Hansemann ausgearbeiteten Grundsätze weiter entwickelt und mit folgenden Sätzen belegt wurden:

„Durch den Übergang der Eisenbahnen in das Eigentum des Staates würden

1. sämtliche inländischen Bahnen allmählich zu einem organischen Ganzen vereinigt und der wichtige Zweck erreicht werden, daß die Eisenbahnen nicht mehr den Interessen der einzelnen Gesellschaften, sondern dem Gesamtwohl dienen;
2. die Vereinfachung und Einheit der Verwaltung würde bedeutende Ersparnisse möglich machen, wodurch dem Staat eine um so größere Rente gesichert und eine um so schnellere Amortisation der ausgegebenen Obligationen herbeizuführen wäre;
3. könnte der Staat durch Tarifermäßigungen (die nur zuweilen im Interesse der Privatgesellschaften lägen) entweder für den gesamten Verkehr oder doch in den einzelnen leidenden Landstrichen und Provinzen wohltätige Erfolge herbeiführen"[18].

Auch bei den Privatbahnen, deren weiterer Ausbau durch Kapitalmangel ins Stocken geraten war, griff der Staat mit finanziellen Unterstützungen ein und ließ sich dafür das Recht zur Leitung des Betriebes unter jährlicher Rechnungslegung und Abführung des größeren Teiles des Gewinnes an die Aktionäre einräumen mit der ausdrücklichen Bestimmung, nach sechsmonatiger Kündigung die Bahn gegen Bezahlung des Nominalkapitals in das Eigentum des Staates zu überführen[19]. Bis zum Jahre 1857 nahm der Staat auf diesem Wege neun Eisenbahnverwaltungen in seine Hände.

Dem bekanntgegebenen Plan, „alle Bahnen allmählich in das Eigentum des Staates zu bringen", diente vor allem das Gesetz vom

[17] PrGS 1849, Seite 437.

[18] Der wesentliche Inhalt ist abgedruckt in: Archiv für Eisenbahnwesen 1888, Seite 142 f.

[19] Schwabe: Geschichtlicher Rückblick auf die ersten fünfzig Jahre des preußischen Eisenbahnwesens, 1895.

30. Mai 1853[20], welches die Erhebung der in den §§ 38 bis 40 des Eisenbahngesetzes von 1838 vorgesehenen Eisenbahnsteuer festsetzte und die Bestimmung traf, die Erträge dieser Steuer zum Ankauf von Eisenbahnaktien und damit zum fortschreitenden Erwerb der Privatbahnen durch den Staat zu verwenden[21].

Diese Pläne strebten somit die Durchführung der organisatorischen Verkehrseinheit an durch Schaffung eines Staatsbahnsystems, nicht allein aus dem Grunde, um die Bahnen den Interessen der einzelnen Privatunternehmungen zu entziehen und sie allein in den Dienst der gesamten Wirtschaft zu stellen, sondern darüber hinaus, um damit die Möglichkeit zur Durchführung von Tarifermäßigungen sowohl im Interesse des Gesamtverkehrs als auch einzelner noch aufzuschließender Landesteile zu erhalten. Die mit der Verstaatlichung geplante organisatorische Verkehrseinheit sollte es ermöglichen, die Eisenbahnen in den Dienst der Wirtschaftspolitik zu stellen.

Der Überblick über die Entwicklung des Eisenbahnsystems in Preußen läßt erkennen, daß es seinen Ausgang genommen hat von einem reinen Privatbahnsystem, in das der Staat aus öffentlichem Interesse einerseits im Gesetzgebungswege eingegriffen hat und andererseits im Verwaltungswege durch Konzessionserteilung den einzelnen Bahnen die Stellung reiner Privatunternehmungen gegeben wurde. Die Beibehaltung dieses Prinzips war jedoch nicht möglich, weil die Beteiligung der Privatwirtschaft nicht ausreichte, um nicht nur die rentablen, sondern auch die verkehrs- und wirtschaftspolitisch notwendigen Bahnen herzustellen. Der Staat ging deshalb seit dem Jahre 1842 zur Unterstützung der Privatbahnen über, um nach dem Jahre 1848 die Durchführung des Staatsbahnsystems aus Überzeugung in Angriff zu nehmen.

Diese Entwicklung kommt zum Ausdruck bei einer vergleichenden Gegenüberstellung der Ausdehnung der in Privat- und Staatsbesitz befindlichen Eisenbahnen:

Jahr	Staatsbahnen	Privatbahnen
1842	10	84,0
1848	55	279,6
1852	111	303,6
1856	142	359,6
1860	195	419,6

Zahlen in preußischen Meilen[22].

Bis zum Jahre 1848 nahm der Privat- gegenüber dem Staatsbahnbau um das Fünffache zu, während von 1848 bis 1860 die Ausdehnung der Privat- und der Staatsbahnbauten die gleiche blieb.

[20] PrGS 1853, Seite 449.

[21] Erst mit dem grundsätzlichen Übergang zum Staatsbahnsystem kam es somit zur Verwertung der Möglichkeiten des Eisenbahngesetzes von 1838, obwohl die Einführung der Eisenbahnsteuer, die festgesetzt werden sollte, wenn die zweite konzessionierte Gesellschaft in Betrieb genommen war, danach schon im Jahre 1840 möglich gewesen wäre.

[22] Schreiber: Die preußischen Eisenbahnen in ihrem Verhältnis zum Staat 1834—1874, Berlin 1874, Seite 47.

2. Die übrigen wichtigsten deutschen Länder.

Bei der Hervorkehrung der Eigenstaatlichkeit der Länder im Deutschen Bunde war ein gemeinsames Vorgehen im Eisenbahnbau mit dem Ziele eines von List geforderten „nationalen Transportsystems" ausgeschlossen, obwohl es nicht an Stimmen gefehlt hat, die den Bau von Eisenbahnen nach einem einheitlichen, die verkehrsgeographische Lage Deutschlands berücksichtigenden Plan vorgeschlagen haben.

So sieht Nebenius[23] die Aufgabe des Eisenbahnbaues darin, die Hauptzweige des Systems von Transportlinien, die durch die natürlichen Stromläufe unserer größeren Flüsse Rhein, Donau, Weser, Elbe und Oder gebildet werden, durch Querlinien miteinander zu verbinden, um dadurch einen allgemeinen Verkehr zu ermöglichen. Deutschland bilde durch seine Lage den Mittelpunkt eines Netzes von großen künstlichen Anlagen, zu deren Ausbau nach allen Seiten hin ein gemeinschaftliches Vorgehen der Nachbarstaaten erforderlich sei.

Ebenfalls fordert Grothe[24], daß Eisenbahnanlagen nicht mehr allein für ein vereinzeltes Handelsinteresse errichtet werden, sondern es müßten vorzugsweise berücksichtigt werden:

1. „die großen allgemeinen Handelsinteressen des ganzen deutschen Vaterlandes,
2. die staatsökonomische Rücksicht auf den Gesamtnutzen des Landes,
3. die wichtigen politischen und militärischen Gesichtspunkte für den Deutschen Bund"[25].

Zur Begründung dieser Forderungen führt Grothe aus: Zur Wahrnehmung der allgemeinen Handelsinteressen dränge der Wettbewerb der Nachbaarstaaten, deren Industrie, unterstützt durch die Vorteile der Eisenbahnen, Deutschland zu überflügeln drohe. Die staatsökonomische Rücksicht verlange Vorsorge der Regierungen davor, daß die Eisenbahnen nicht betrieben werden als Spekulationsobjekt von gewinnsuchenden Privatgesellschaften, die zu einer unnützen Steigerung der Frachten und damit zu einer Minderung der Vorteile der Eisenbahnen für das Land führe. Deutschland werde begrenzt von zwei für uns möglicherweise gefährlichen Nachbarstaaten. Deshalb müsse für den Kriegsfall durch die Eisenbahnen die Möglichkeit geschaffen werden, „gegen das drohende Ausland gleich wie ein Mann aufzutreten und die Streitkräfte schnell dahin werfen zu können, wo es nottut"[26].

---

[23] Nebenius: Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft, Karlsruhe 1835, Seite 147 f.

[24] Grothe: Über ein Eisenbahnsystem für Deutschland, Göttingen 1834, Seite 2.

[25] a.a.O. Seite 3.

[26] a.a.O. Seite 4 f.

Eine weitsichtige staatliche Planung des künftigen Streckennetzes hielt der Kronprinz Friedrich Wilhelm, der bekanntlich ein begeisteter Anhänger des Eisenbahngedankens war, in einem Schreiben an den Staatsminister Rother vom 11. November 1835 für erforderlich (wiedergegeben in Reichsbahn 1938 Seite 1067).

Nicht nur schriftstellerisch, sondern auch durch Eingaben an die Regierungen und persönliche Mitarbeit an der Gründung von Eisenbahnunternehmungen hat sich Friedrich List für den Bau eines einheitlichen deutschen Eisenbahnsystems mit der ganzen ihm eigenen Energie eingesetzt. Mit seinen in Frankreich und vor allem in Amerika und England gesammelten Erfahrungen wandte er sich an die verschiedenen deutschen Bundesregierungen, um ihre Mitarbeit für ein einheitliches deutsches Verkehrsnetz zu gewinnen. List erkannte in vollem Umfange die umwälzende Bedeutung der Eisenbahnen und betrachtete sie unter wirtschafts- und nationalpolitischen Gesichtspunkten. Er hat immer wieder darauf hingewirkt, „daß ganz Deutschland von einem einheitlichen Eisenbahnnetz durchzogen wird, und daß das gesamte Wirtschaftsleben durch das neue Verkehrsmittel gefördert wird“ [27].

Ein von Berlin ausstrahlendes Eisenbahnnetz[28] sollte zur Vereinigung der deutschen Stämme und zur Förderung der gesamten Wirtschaft führen. List betonte die Wirkung einer schnellen und regelmäßigen Verkehrsbedienung auf die Ergiebigkeit der Produktion und des Absatzes, auf die Erweiterung des Marktes, die Teilung der Arbeit und auf die Vereinigung der produktiven Kräfte. Ebenso erkannte er die Bedeutung eines vollständigen „auf das ganze Land ausgedehnten Eisenbahnsystems“ für die Vervollkommnung der Verteidigungskräfte dieser Nation[29].

Durch praktische Vorschläge von Eisenbahnlinien und auf Grund genauer Kostenberechnungen versuchte er die Ausführung seiner Pläne zu erreichen. Es galt hier, Verständnis für den technischen Fortschritt auf dem Gebiete des Verkehrswesens zu erwecken, was besonders erschwert wurde durch das Mißtrauen der Regierungen gegenüber den neuen Gedanken sowie durch Lists besondere Stellung in Deutschland als „Ausländer“.

Über die Frage der Organisationsform, Aktiengesellschaft oder Staatsbahn, finden wir bei List bereits Erwägungen, die auf die Vorzüge der von dem Staat geleiteten Unternehmungen hinweisen. Aus seinen Ausführungen „bei dem Staat wird der Verlust auf den mindergünstigen Linien durch den Gewinn auf den besseren ausgeglichen, er kann mehr auf den Nutzen des Ganzen sehen . . . Außerdem wird er mehr System und Einheit in das ganze bringen“ [30],

[27] Von der Leyen: Friedrich List der Vorkämpfer des deutschen Eisenbahnwesens, Berlin 1931, Seite 35 f.

[28] Friedrich List: Das deutsche National-Transportsystem in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung, 1838, Seite 111.

[29] Friedrich List: Das deutsche National-Transportsystem in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung, 1838, Seite 12.

[30] a.a.O. Seite 40.

ergibt sich, daß er hiermit die wesentlichsten Gründe erkannt hat, die für die Entwicklung zur Verkehrseinheit in Deutschland entscheidend waren.

Wie List sich die Ausführung des Gedankens, „ganz Deutschland als ein einheitliches Verkehrsgebiet zu betrachten", vorgestellt hat, zeigt eine an die sächsische Regierung gerichtete Eingabe „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems"[31]. Die Schrift enthält eine Kartenskizze, in der die wichtigsten Eisenbahnlinien eingezeichnet sind[32]. Heute sind sie die Hauptadern des Eisenbahnverkehrs und gleichzeitig ein Vorbild des Netzes der Reichsautobahnen.

Der Weg zu einem einheitlichen deutschen Eisenbahnverkehrsnetz sollte sich erst langsam bahnen. Es waren weder die staatsrechtlichen Verhältnisse in Deutschland besonders günstig, noch war das Nationalitätsbewußtsein so ausgeprägt, daß im Dienste einer Idee die eigenen Interessen der Bundesstaaten zurückgestellt werden konnten. Aus der Tatsache, daß jeder Staat seine selbständige Eisenbahnpolitik betrieb, erklärt sich die Uneinheitlichkeit des Eisenbahnwesens in Deutschland, wie es aus einem Überblick über die Entwicklung in den größeren deutschen Ländern zu ersehen ist.

A. Sachsen.

Die sächsische Eisenbahnpolitik zeigt eine gewisse Übereinstimmung mit der preußischen Entwicklung. Sie nahm ihren Ausgangspunkt ebenfalls in einem reinen Privatbahnbau, der durch staatliche Unterstützungen in das gemischte System übergeführt wurde.

Angeregt durch den Erfolg der ersten größeren Eisenbahn, der Linie von Leipzig nach Dresden, für dessen Zustandekommen sich List durch propagandistische Veröffentlichungen[33] und auch praktisch durch Mitarbeit in den Gründungsausschüssen eingesetzt hatte, beteiligte sich in Sachsen die Privatwirtschaft durch Gründung von Eisenbahnkomitees und Zeichnung von Aktien lebhaft an den Eisenbahnplänen, so daß die Errichtung eines ersten Eisenbahnsystems auf privater Grundlage gesichert erschien. Als jedoch bei dem Leipzig-Dresdener und auch bei einem Chemnitzer Unternehmen Aktienschwindeleien[34] das Vertrauen der Privatwirtschaft erschütterten, zog man sich allgemein von den Eisenbahnplänen zurück, so daß der weitere Ausbau eines Eisenbahnnetzes in Sachsen in Frage gestellt war.

[31] Friedrich List: Schriften zum Verkehrswesen, Berlin 1929, Band I, Seite 155 ff.

[32] a.a.O. Seite 188.

[33] Vgl. Anmerkung 3, Seite 15 der Arbeit.

[34] Vgl. Bericht über die Verhandlungen der 2. und 3. Generalversammlung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, Leipzig 1837. Bei der Gründung der Unternehmungen wurde das Aktienkapital erheblich geringer festgesetzt, als es für die Vollendung des Bahnbaues erforderlich erschien. So mußten erhebliche Nachschüsse geleistet werden, die die Rentabilität dieser Kapitalanlage in Frage stellten.

Dennoch wurde in dem ausführlichen Bericht der Finanzdeputation der II. Kammer über das Eisenbahnwesen und den Verhandlungen im Landtag im Jahre 1840 an dem Grundsatz der Herstellung der wichtigsten Eisenbahnen durch private Mittel nur unter Mitwirkung des Staates festgehalten[35]. Auch die Regierung vertrat in dem Dekret an die versammelten Landstände vom 8. Februar 1843[36] diesen Standpunkt. Sie lehnte hierin die Ausführung von Eisenbahnen auf Kosten des Staates ab, weil mit der Aufbringung des erforderlichen Kapitals im Betrage von etwa 20 Millionen Taler im Anleihewege der Kredit des Staates gefährdet und der Zinsfuß auf mindestens 3,5 % erhöht werden würde[37]. Außerdem werden noch eine Reihe anderer Argumente gegen den Staatsbahnbau angeführt, die sich hauptsächlich auf die größere Schwerfälligkeit und Kostspieligkeit der Staats- gegenüber den Privatbahnbauten gründen.

Um eine für den Staat tragbare Belastung bei der in der Folgezeit notwendigen Unterstützung der Eisenbahnunternehmungen zu erreichen, wurde die Beteiligung des Staates in Art. 6 des Gesetzes von 1843 festgelegt auf die Übernahme von Aktien bis zu ein Drittel des Anlagekapitals und eine Zinsgarantie von 4 % für den Zeitraum bis zu fünf Jahren nach der Betriebseröffnung[38]. Auch behielt sich der Staat das Recht vor, nach fünfzehnjährigem Bestehen des Unternehmens durch Ankauf der Aktien alleiniger Eigentümer der Bahn zu werden. Sollte auch mit dieser staatlichen Unterstützung die Ausführung des auf zehn Jahre geplanten Bauprogramms auf privater Grundlage nicht möglich sein, dann behielt die Regierung „die Bestimmung der Mittel und Wege, um die rechtzeitige Durchführung des Planes auch in diesem Fall zu sichern, der weiteren Erwägung und Vereinbarung zwischen sich und den Ständen vor“[39]. Nach dem gesamten Zusammenhang bedeutete dies nichts anderes, als daß dann die Regierung zum Staatsbahnbau übergehen würde.

Die Notwendigkeit hierzu ergab sich bei dem Bau der Sächsisch-Böhmischen Bahn, zu dessen Ausführung sich die Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft, der die Konzession für diese Linie erteilt worden war, außerstande erklärte. Den Vorschlag der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahngesellschaft, die der Staat mit ein Drittel des Anlagekapitals ausgestattet hatte, zu denselben Bedingungen auch die Böhmische Linie auszuführen, lehnte die Regierung ab in der Erwartung, daß die zu erhoffende größere Rentabilität der Sächsisch-

[35] Wiedemann: Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig 1902, Seite 17.

[36] Von Reden: Die Eisenbahnen in Europa, II. Abschnitt, 3. Lieferung, Seite 1442 f.

[37] Diese Auswirkung erschien der Regierung deshalb nachteilig, weil hiermit andere Vorhaben, wie die Ausgabe von Obligationen mit einer nur dreiprozentigen Verzinsung für die Entschädigung der Steuerbefreiten und die Einrichtung von Kreditbanken für die Versorgung der Grundbesitzer mit billigem Kapital, aufgegeben werden müßten.

[38] a.a.O. Seite 1457.

[39] a.a.O. Seite 1458.

Böhmischen Eisenbahn eine so weitgehende Unterstützung nicht erforderlich machen würde. Um jedoch das Bauvorhaben weiterzutreiben, führte die Regierung die Vorarbeiten durch und unterrichtete die Stände hiervon in einem Dekret vom 14. September 1845, in dem sie die Fertigstellung dieser Bahn auf Staatskosten verlangte.

Die diesem Antrag beigefügte Begründung zeigt, daß die Regierung nicht aus Überzeugung von der Überlegenheit des Staats- gegenüber dem Privatbahnsystem geleitet war, sondern die besonderen Verhältnisse dieser Bahn, die für den Privatbau zu gewährende erhebliche Unterstützung und die Rücksichtnahme auf die Verkehrsverhältnisse bei dieser zum ersten Male das Zollvereinsgebiet überschreitenden Bahn, drängte die Regierung zu der obenerwähnten „provisorischen Einrichtung" — wie es in dem Dekret lautete. Die sächsischen Kammern nahmen diesen Vorschlag um so eher an, als auch die übrigen Bahnen, mit Ausnahme der Leipzig-Dresdener Unternehmung, sich in finanziellen Schwierigkeiten befanden, und die Stimmung für den Staatsbahnbau in der Öffentlichkeit infolgedessen günstig war.

Es war nämlich der Sächsisch-Bayrischen und der Chemnitz-Riesaer Eisenbahngesellschaft nicht gelungen, von der Privatwirtschaft die erforderlichen Mittel zu erhalten. Die Regierung, die die Möglichkeit hatte, den notleidenden Gesellschaften Vorschüsse zur Verfügung zu stellen oder das Geld in eigenen Unternehmungen anzulegen, wählte den letzten Weg, „um einen entscheidenden Einfluß auf die Verwaltung der Bahnen zu erhalten, ganz abgesehen von den Vorzügen staatlichen Eisenbahnbesitzes"[40].

Hier zeigt sich deutlich der Übergang zum Staatsbahnsystem, der die Regierung auch zum Erwerb der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn, deren Aktionäre den Umtausch der Eisenbahnaktien in fest verzinsliche Staatspapiere durch staatlichen Ankauf erstrebten, bestimmte. Die bei dieser Gelegenheit von der Regierung zum Ausdruck gebrachte Meinung, „daß die Leitung des Eisenbahnwesens durch den Staat im allgemeinen auch wirklich gewisse, unverkennbare und für die Zwecke des Staates nicht unerhebliche Vorteile gewährt"[41], erklärt den weiteren Ausbau des Staatsbahnnetzes im nächsten Jahrzehnt. Hierbei leitete die Regierung im Jahre 1854 sogar mit der Leipzig—Dresdener Eisenbahn Verhandlungen über den Erwerb durch den Staat ein, um das Staatsbahnnetz, welches durch diese Linie unterbrochen wurde, zusammenzuschließen und die selbständige Stellung dieser Eisenbahnunternehmung, die ihr bei der Konzessionserteilung als erste deutsche größere Eisenbahn zugebilligt worden war, auf diesem Wege zu beseitigen. Mit Rücksicht auf die hohen Erträge dieser Bahn, die von 1851 bis 1853 etwa 9 % und im Jahre 1857 sogar 20 % Dividende ausschüttete, lehnte die Gesellschaft den Verkauf der Bahn ab.

[40] Regierungsdekret vom 21. Januar 1847, Mitteilungen der II. sächsischen Kammer 1847, Seite 123 ff.

[41] Sächsische Landtagsakten 1849/50, I. Abteilung, 2. Band, Seite 408.

Das Ergebnis dieser Entwicklung, die vom reinen Privatbahnbau über die Errichtung von Eisenbahnen mit staatlicher Unterstützung zum überwiegenden Staatsbahnbau geführt hatte, war demnach ein Nebeneinanderbestehen von Staats- und Privatbahnen, wobei die Staatsbahnen die Privatbahnen an Ausdehnung bei weitem übertrafen, die rentablen Linien jedoch in der Hand der Privatwirtschaft waren.

Im Gegensatz zu den norddeutschen Ländern neigte man in Süddeutschland dem Staatsbahnsystem zu. Zwar hat es nicht an Versuchen gefehlt, zum Beispiel in Bayern, auch hier den Bau von Eisenbahnen anfangs der Privatwirtschaft zu überlassen.

B. Bayern.

Die Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, der Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth, die erhebliche Überschüsse erzielte und auch für die damalige Zeit sehr hohe Dividenden zahlte, regte die Spekulation in hohem Maße an, so daß schon im Jahre 1836 in Bayern mehrere weitere Eisenbahngesellschaften gegründet worden waren. So sah sich die Regierung, die dem Eisenbahnbau wohl mit Interesse gegenüberstand, sich jedoch zu einer nennenswerten finanziellen Beteiligung anfänglich nicht entschließen konnte — zum Beispiel zeichnete der Staat für die Nürnberg-Fürther Eisenbahn eine einzige Aktie im Betrage von 200 fl. — nicht veranlaßt, selbst Bahnen zu bauen.

Im Interesse der „Gleichförmigkeit der Grundsätze und des Verfahrens auf seiten aller autorisierten Aktiengesellschaften als eine der wesentlichsten Vorbedingungen der sich als ein großes zusammenhängendes Ganzes darstellenden Eisenbahnunternehmungen“[42] wurden die Vertreter aller konzessionierten Eisenbahngesellschaften im Jahre 1836 nach München berufen, um gemeinschaftlich mit den staatlichen Sachbearbeitern die gemeinsamen Grundlagen aller Statuten für sämtliche Eisenbahnunternehmungen in Bayern zu entwerfen. Das Ergebnis dieser Beratungen waren die Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatute vom 28. September 1836[43]. Danach behielt sich der Staat zur Wahrung der öffentlichen Interessen bei den Eisenbahnunternehmungen die Ernennung von besonderen Kommissaren für jede Gesellschaft vor, um sich durch ihre Kontrolle von der Innehaltung der statutenmäßigen Bestimmungen zu überzeugen. Auch war weiterhin eine Konferenz aller Bevollmächtigten der bayrischen Eisenbahngesellschaften unter Hinzuziehung der vorbezeichneten Kommissare vorgesehen zur gemeinsamen Erledigung aller Vorkommnisse, insbesondere zur Einführung möglichst übereinstimmender Grundsätze[44]. Die Feststellung und Ab-

[42] Von Reden: Die Eisenbahnen in Europa, I. Abteilung, 2. Abschnitt, 5. Lieferung, Seite 2136.

[43] a.a.O. I. Abteilung, 1. Abschnitt, Seite 20.

[44] Artikel 11 der Fundamentalbestimmungen von 1836, vgl. Anmerkung 42.

änderung des Tarifs sollte in den ersten drei Jahren nach der Konzessionserteilung jährlich, danach im Abstand von drei Jahren unter Genehmigung der Regierung erfolgen[45].

Von den verschiedenen in jener Zeit gegründeten Eisenbahngesellschaften gelang es nur der München-Augsburger Eisenbahn, den Bau der geplanten Linie mit eigenen Mitteln zu beenden. Für die übrigen vorgesehenen Eisenbahnverbindungen konnte das erforderliche Kapital nach dem Verfliegen des Spekulationsfiebers nicht aufgebracht werden[46], so daß sich diese Gründungen wieder auflösen mußten. In der Urkunde, die der Nürnberg-Bamberg-Hofer Eisenbahn die Baukonzession wegen Nichterfüllung der Bauverpflichtungen entzog, wurde die Errichtung dieser Bahn auf Staatskosten angekündigt[47], da die Regierung auf diese bedeutende Verkehrslinie, die Bayern mit dem Norden Deutschlands verbinden sollte, nicht verzichten wollte.

Darauf schloß Bayern zunächst mit der königl. Sächsischen und der herzogl. Sachsen-Altenburgischen Regierung einen Staatsvertrag am 14. Januar 1841 über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Nürnberg und Leipzig in möglichst gerader Richtung, die jedoch nicht als Gemeinschaftsbahn gedacht war. Vielmehr sollten die in den verschiedenen Gebietsteilen gelegenen Bahnen getrennte und voneinander unabhängige Unternehmungen werden, die nur der Oberaufsicht der betreffenden Regierung unterworfen waren[48]. Die bayrische Regierung nahm bald darauf selbst diesen Bahnbau für ihr Gebiet in Angriff, war jedoch gezwungen, für die Aufnahme einer Anleihe die Genehmigung der Stände einzuholen. In dem zu diesem Zwecke eingebrachten und am 25. August 1843 verabschiedeten Gesetz wurde die Errichtung einer Eisenbahn auf Staatskosten von Augsburg bis an die Nordgrenze bei Hof und gleichzeitig von Augsburg nach Lindau beschlossen[49].

Die Tatsache, daß dieser letzte Teil der Bahn parallel lief mit der von Ulm nach Friedrichshafen geplanten württembergischen Linie gab Anlaß zu lebhaften Erörterungen bei der Beratung des Gesetzentwurfes in der Ständeversammlung. Der Abgeordnete Bestelmeyer vertrat hierbei die Ansicht, daß beide Bahnen nebeneinander sich gegenseitig beeinträchtigen würden, und fordert deshalb die Errichtung einer gemeinsamen Bahn durch beide Staaten, „um sich nicht mit den Zwecken des Zollvereins in Widerspruch zu setzen, der zur Förderung des Verkehrs im Innern Deutschlands und zum Schutz gegen das Ausland gegründet war“[50].

Gegen diesen Vorschlag wandte sich der Abgeordnete Schätzler mit einer Begründung, die wegen des darin zum Ausdruck kommen-

[45] Artikel 17, a.a.O.
[46] Von Reden: a.a.O. II. Abschnitt, Seite 2136.
[47] a.a.O. Seite 2139.
[48] a.a.O. Seite 2141, Artikel 4, Absatz 1.
[49] a.a.O. Seite 2158.
[50] a.a.O. Seite 2199—2201.

den engherzigen Partikularismus hier angeführt werden mag: Wenn die gesamte Bahn sich nicht durch bayrisches Gebiet ziehen würde, bestehe die Gefahr, daß aller Speditions- und Durchgangshandel sich nach Württemberg verlagern würde. Dieses müsse auf jeden Fall verhindert werden. Weiter fährt er wörtlich fort: „So weit wollen wir es mit dem Deutschtum und deutscher Einigkeit nicht treiben, daß ein Staat dem anderen sich opfern müsse, um denselben vor Schaden zu bewahren und sich dagegen denselben zuzufügen. Es wird nicht vergessen werden, daß Deutschland zwar einig, aber doch ein Bund im Innern souverainer Staaten sein soll . . ." Man müsse „die eigene Selbständigkeit behaupten und dabei vor Augen haben, daß wir zuvor Bayern sein müssen, ehe wir Deutsche sein können"[51].

Mit dem Bau der Hauptlinie durch die Regierung war die Entscheidung in Bayern zugunsten des Staatsbahnsystems gefallen. Der Staat besaß auch ein großes Interesse daran, die einzige Privatlinie von München nach Augsburg für die einheitliche Ausgestaltung seines Verkehrsnetzes zu erwerben. Auch die Privatgesellschaft war durchaus geneigt, ihr Unternehmen an den Staat abzutreten, um den kostspieligen Ausbau der Bahn, der die weitere Rentabilität in Frage gestellt hätte, zu vermeiden[52].

So kam es bald zum Abschluß eines Vertrages, in dem die München-Augsburger Eisenbahn gegen Zahlung eines Betrages von 4 Millionen fl. und eine Entschädigung von 200 000 fl. an die Aktionäre für den zukünftigen Gewinnentgang am 1. Oktober 1844 an den Staat übertragen wurde. Die endgültige Bejahung des Staatsbahnsystems in Bayern ist eindeutig aus den Motiven des von der Regierung eingebrachten Gesetzentwurfes über den Bau der Ludwigs-Westbahn Bamberg—Würzburg—Aschaffenburg zu erkennen, mit dessen Annahme der weitere Staatsbahnbau gesichert war[53].

C. Baden.

Unter dem Eindruck eines Gutachtens des Staatsrats Nebenius[54] und dem drohenden Wettbewerb einer parallel laufenden linksrheini-

[51] a.a.O. Seite 2206 f.

[52] Marggraff: Die bayrischen Staatsbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München 1894, Seite 17.

[53] Marggraff: a.a.O. Seite 19.

[54] Bericht des Komitees für Eisenbahnsachen im Großherzogtum Baden, Karlsruhe 1837, Seite 57 ff. Darin führt Nebenius zur Begründung des Staatsbahnsystems aus: Die Aufnahme des Staatsbahnsystems könnte wegen der Unmöglichkeit, das finanzielle Ergebnis vorauszusagen, für den Staat zwar eine Erhöhung seiner Ausgaben verursachen. Demgegenüber könnte aber in den mittelbaren vorteilhaften Folgen, die ein besseres Verkehrsmittel der Wirtschaft biete, ein reichlicher Ersatz gefunden werden. Diese mittelbaren Wirkungen müßten jedoch ganz unberücksichtigt bleiben, „wenn der Staat den Grundsätzen treubleiben wolle, die er bei allen anderen gemeinschaftlichen Unternehmungen verfolge, wonach er namentlich die Landstraßen baue und unterhalte, ohne für deren Gebrauch eine Vergütung zu verlangen". Sollte aber die Bahn einen Ertrag ergeben, dann würde der Staat mit der Überlassung der Bahn an die Privatwirtschaft Gefahr laufen, daß der Gesamtheit dieser Vorteil verlorengehen würde.

schen Eisenbahn entschloß sich die badische Regierung in dem Gesetz vom 29. März 1938 zum Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel auf Staatskosten. Bei der Finanzierung dieser Bahn wurde durch das Gesetz vom 10. Oktober 1842 über die Errichtung einer Eisenbahn-Schuldentilgungskasse eine Trennung von der allgemeinen Finanzverwaltung vorgenommen, um das Vertrauen der Staatsgläubiger zu erhöhen[55]. Hiermit war gewährleistet, daß die Einnahmen aus dem Betriebe der Bahn allein für die Zwecke des Eisenbahnunternehmens Verwendung fanden.

Mit der Errichtung dieser ersten badischen Eisenbahn auf Staatskosten sollte jedoch die Frage Staats- oder Privatbahnbau nicht zugunsten des ersteren endgültig entschieden werden. Die allgemeine Ansicht ging vielmehr dahin, die weiterhin erforderlich werdenden Bahnbauten durch die Privatwirtschaft vornehmen zu lassen[56]. Trotzdem man daraufhin die Konzessionsbedingungen günstiger gestaltete, hielten sich aber die Privatunternehmer von der Beteiligung an den nächsten Bahnbauten zurück; damit war der Staat gezwungen, auch den weiteren Ausbau des Eisenbahnsystems auf seine Kosten vorzunehmen.

Diese Entwicklung hat ihre Begründung darin, daß vorläufig alle weiteren Eisenbahnen in Baden bei der besonderen verkehrsgeographischen Lage des Landes in ihrer Wirtschaftsführung abhängig waren von der wichtigen in der Hand des Staates befindlichen Nord-Südbahn, ohne deren Betriebsüberschüsse die Seitenlinien nicht lebensfähig waren. Aus diesem Grunde kam man in Baden zwangsläufig zum Staatsbahnsystem.

D. Württemberg.

Im Nachbarstaat Württemberg wurde im Jahre 1836 eine Eisenbahngesellschaft für die Anlegung und den Betrieb einer Eisenbahn zwischen dem Rhein, dem Bodensee und der Donau gegründet. Ein durch die Regierung vorgenommener Kostenanschlag ergab jedoch einen Betrag, welcher das durch die Gesellschaft von den Zeichnern zur Verfügung gestellte Kapital, nachdem schon während der dreijährigen Vorbereitungszeit ein großer Teil seine Unterschrift zurückgezogen hatte, bedeutend überstieg. Die Gesellschaft erklärte sich nunmehr für aufgelöst[57].

Daraufhin unterbreitete die Regierung den Ständen im Jahre 1842 einen Entwurf, der am 18. April 1843 als erstes württembergisches Eisenbahngesetz verabschiedet wurde[58]. Dieses Gesetz sieht die Errichtung der Haupteisenbahnlinien durch den Staat vor, während die Erbauung von Zweigeisenbahnen Privatunternehmungen mit Staatskonzession vorbehalten bleiben sollte, denen der Staat eine Zinsgarantie bis zu $3^1/_2$ vom Hundert des Anlagekapitals zusicherte.

[55] Von Reden: a.a.O. II. Abschnitt, 3. Lieferung, Seite 1228.
[56] Kech: Die Gründung der badischen Staatseisenbahnen.
[57] Von Reden: a.a.O. II. Abschnitt, 3. Lieferung, Seite 1228.
[58] Von Reden: II. Abschnitt, 3. Lieferung, Seite 1157.

Die Herstellung von Eisenbahnen auf privater Grundlage unterblieb jedoch auch hier aus den gleichen Gründen wie in Baden, weil sich für die unrentabel erscheinenden Nebenbahnen ausreichendes Anlagekapital nicht bereit fand[59]. Demnach beruht die Einführung des Staatsbahnsystems in Württemberg nicht auf dem ausgesprochenen Prinzip, daß das Staatsbahnsystem der vorteilhafteste Weg sei, sondern auf der Tatsache, daß der Staat zunächst bauen mußte, weil die die Privatwirtschaft nicht genügend Mittel aufbringen konnte, und später wirtschaftliche Erfordernisse die Beibehaltung dieses Grundsatzes notwendig machten.

Die Bestrebungen der süddeutschen Staaten hatten die Durchführung des gemischten Systems zum Ziele, in dem die wichtigsten Bahnen durch den Staat, die weniger bedeutenden Nebenbahnen durch die Privatwirtschaft erbaut werden sollten. Daß diese Politik nicht verwirklicht werden konnte, hatte seinen Grund darin, daß genügend Mittel zur Errichtung der unwichtigeren Bahnen, deren Ertrag unsicher war, von der Privatwirtschaft nicht zur Verfügung gestellt wurden. Um den Aufbau eines einheitlichen Verkehrssystems nicht ins Stocken geraten zu lassen, war somit der Staat gezwungen, auch die Nebenbahnen auf seine Kosten zu bauen und damit praktisch zum Staatsbahnsystem überzugehen.

Auf diese Weise kam zum ersten Male in der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens zum Ausdruck, daß alle Verkehrslinien, sollen sie im Interesse der Gesamtheit umfassend ausgebaut werden, als eine Einheit angesehen und behandelt werden müssen, in der in einer Verwaltung und Rechnungsführung der Ausgleich der unterschiedlichen Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Eisenbahnlinien stattfinden kann.

II. Der Einfluß des Staates auf die Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs im Sinne der Verkehrseinheit.

Die in dem vorstehenden Abschnitt aufgezeigte Einstellung der deutschen Länderregierungen zu der Eisenbahnfrage ist für die Ausbildung eines besonderen Eisenbahntransportrechts bestimmend gewesen. Das Ausmaß der Abänderung der für den Landfrachtverkehr allgemein geltenden Bestimmungen, die auch zunächst auf den Eisenbahnverkehr angewendet wurden, war davon abhängig, wie weit man die umgestaltende Kraft der Eisenbahnen als eines bisher unbekannten Massenverkehrsmittels und seinen Einfluß auf das Staats- und Wirtschaftsleben erkannte.

Hieraus erklärt es sich, daß zu Beginn der Entwicklung besondere den Eisenbahnverkehr betreffende Vorschriften im allgemeinen nicht oder nur im geringen Umfange von den deutschen Ländern erlassen

[59] Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart 1895, Seite 9 f.

worden sind. Eine Ausnahme machte hier lediglich Preußen in dem Eisenbahngesetz von 1838, aber weniger deshalb, weil man hier die Bedeutung des Eisenbahnverkehrs in vollem Umfange erkannt hatte, sondern weil man in den Eisenbahnstrecken nichts anderes als die Fortsetzung der seit den Befreiungskriegen besonders geförderten Kunststraßen sah und die für die Benutzung dieser Verkehrswege geltenden Grundsätze, insbesondere das Enteignungsrecht und den Allgemeingebrauch, auf die Eisenbahnen übertrug. Wie weit hierin ein besonderes Eisenbahnverkehrsrecht und die Entstehung der Grundsätze der Verkehrseinheit zu erblicken sind, zeigt eine Übersicht über die Entwicklung in Preußen.

1. Preußen.

Wenn auch die preußische Regierung die Durchführung des Staatsbahnsystems abgelehnt hat, so bedeutete dies doch keineswegs, daß sie die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs ohne jede staatliche Einflußnahme sich selbst überließ. Bei den beabsichtigten Maßnahmen ging man von der in England in der ersten Zeit des Eisenbahnwesens vertretenen Ansicht aus, daß genau so wie bei den Land- und Wasserstraßen die Benutzung der Schienenwege jedem einzelnen frei stehen müßte[60]. Die durch den Staat erteilte Eisenbahnkonzession erstreckte sich daher zunächst nur auf das Recht, für die Benutzung der Eisenbahn, die allen Bürgern mit eigenen Beförderungsmitteln zu gestatten war, eine bestimmte Gebühr zu erheben. Daneben erhielten die Eisenbahngesellschaften die Ermächtigung, mit eigenen Betriebsmitteln die Beförderung von Personen und Gütern gegen einen bestimmten Preis auszuführen[61].

Der Gedanke der Zulassung mehrerer Frachtführer auf der gleichen Eisenbahnstrecke wurde auch auf dem Kontinent vertreten, denn in den französischen ersten Eisenbahnkonzessionen fanden sich ebenfalls Bestimmungen über die Trennung in das Bahngeld für die Benutzung des Schienenweges — droit de péage — und in die Fracht prix de transport[62],

Diesem allgemein eingeführten System schloß sich auch Preußen im Jahre 1833 an, indem die Bewilligung zur Anlage einer Eisenbahn von Köln nach der belgischen Grenze nur unter der Bedingung erteilt wurde, daß der Gesellschaft, zu deren Bildung ein in Köln zusammengetretenes Komitee die Ermächtigung verlangte, ein Monopolrecht nicht zustehen und gegen Bezahlung des Bahngeldes die Benutzung der Bahnanlagen jedem einzelnen gestattet sein sollte[63].

[60] Gleim in Zeitschrift für Handelsrecht 1888, Seite 800.

[61] Camphausen: Versuch eines Beitrages zur Eisenbahngesetzgebung, Köln 1838, Seite 17.

[62] Ullrich: Eisenbahntarifwesen, Seite 177.

[63] An der tatsächlichen Durchführung des Gedankens der Zulassung mehrerer Unternehmer begann man jedoch bald zu zweifeln. So kam in einem Bericht des Staatsministeriums an den König vom 27. Januar 1936 die Auffassung zum Ausdruck, daß ein Wettbewerb auf der Schiene wegen des hohen Anlage-

Da diese Ansicht bei den weiteren Verhandlungen der Regierung nicht unangefochten blieb, wurde sie bei der Fassung der bereits erwähnten „Allgemeinen Bestimmungen" vom Jahre 1836[64] dahin abgeändert, daß wenigstens für die ersten drei Jahre nach Vollendung einer Eisenbahn der erbauenden Gesellschaft das alleinige Betriebsrecht überlassen bleiben, danach aber die Benutzung jedem gestattet werden sollte[65]. In dieser zwar etwas abgeänderten, aber dem Grundgedanken nach entsprechenden Form sind in das preußische Eisenbahngesetz von 1838 Bestimmungen über die Zulassung dritter Frachtführer zum Konkurrenzbetrieb auf derselben Bahn gegen Entrichtung eines Bahngeldes aufgenommen worden[66].

Obwohl man durch die Zulassung des Wettbewerbs auf der Schiene den Interessen der Verkehrsnutzer entsprechend der herrschenden liberalistischen Wirtschaftsanschauung am besten zu dienen glaubte, hielt man dennoch wegen der Anerkennung der Eisenbahn als öffentliche Straße und ihrer Bedeutung für den gesamten Verkehr besondere gesetzliche Bestimmungen für erforderlich, die die Verfrachter vor der Ausnutzung durch die Eisenbahngesellschaften schützen sollten. Diese Normen, die man als öffentliches Eisenbahnrecht bezeichnet, bestimmen den Einfluß des Staates auf den Eisenbahnverkehr und setzen insbesondere fest, welchen Verpflichtungen die Eisenbahnunternehmungen für die Gestaltung der Beförderungspreise und Beförderungsbedingungen und für die Eingehung des Frachtvertrages unterliegen. Sie stellen somit den Ausgangspunkt zur Entwicklung des Eisenbahnverkehrs im Sinne der Verkehrseinheit dar.

A. Einfluß auf die Festsetzung der Beförderungspreise.

Bei der Festsetzung der Tarifsätze hielt der Staat besondere Maßnahmen nicht für erforderlich, weil ja durch die Zulassung des Wettbewerbs auf der Schiene die den Interessen der Verkehrsnutzer am besten entsprechende Tarifgestaltung sich ergeben würde. Das Ausbleiben der Konkurrenz, wenn die Beförderungspreise von den Gesellschaften zu hoch festgesetzt und demgemäß ein zu großer Gewinn erzielt werden sollte[67], hielt man allerdings nur in der Anfangszeit für unmöglich. Als man sich später darüber klar wurde, daß nur ausnahmsweise mehrere Gesellschaften auf einer Bahnlinie verkehren konnten, insbesondere bei Dampfeisenbahnen die Unternehmungen tatsächlich ein Beförderungsmonopol haben würden[68], mußte man die

kapitals der Eisenbahnen nicht zu erwarten sei. Dennoch empfahl der Bericht nicht die Beseitigung der Bestimmungen, die die Zulassung des freien Wettbewerbs voraussetzten, sondern wollte aus prinzipiellen Erwägungen die Möglichkeit der Konkurrenz offen lassen.

[64] Vgl. Seite 9 Absatz 2 der Arbeit.

[65] Camphausen: a.a.O. Seite 19.

[66] Preußisches Eisenbahngesetz von 1838, §§ 27—30.

[67] Camphausen: a.a.O. Seite 59 f.

[68] Bericht des Staatsministeriums vom 27. Januar 1836, abgedruckt in „Reichsbahn" 1938, Seite 1076.

Verkehrsnutzer vor der Ausbeutung der Monopolstellung des alleinigen Unternehmens gesetzlich schützen. Man übernahm dabei nicht die englische Praxis, wo in den Konzessionsbedingungen die Festsetzung der Tarife dem Staate vorbehalten wurde, sondern erachtete es für genügend, wenn die Eisenbahnen verpflichtet würden, den Tarif zu veröffentlichen, ihn gleichmäßig anzuwenden und nach einer durchgeführten Ermäßigung die ursprünglichen Preise nicht wieder zu erhöhen[69]. In den weiteren Verhandlungen kam dann zum Ausdruck, daß das Ministerium die Festsetzung der Tarife durch die Regierung anstrebte. Diese Ansicht drang soweit durch, daß den Eisenbahngesellschaften nur für die ersten drei Jahre nach der Betriebseröffnung das Recht zugestanden wurde, die Beförderungspreise nach freiem Ermessen zu bestimmen[70]. Nach Ablauf dieses Zeitraums wurde der willkürlichen Bestimmung der Tarife dadurch eine Grenze gesetzt, daß der erzielte Reinertrag, der von der Höhe der Tarife abhängig ist, nicht mehr als 10 vom Hundert des Anlagekapitals betragen durfte[71].

Durch diese Bestimmungen waren die preußischen Privatbahnen in ihrer Tarifgestaltung zunächst vollkommen freigestellt. Obwohl die ersten Gütertarife sehr einfach waren — so enthielten sie nur auf den Zentner berechnete Normaltarifsätze für alle Güter und ermäßigte Sätze für Rohprodukte bei einer Verladung von bestimmten Mindestmengen — führte die Entwicklung sehr bald zu einer weitgehenden Unterschiedlichkeit in der Tarifgestaltung. Aus den Kreisen der Verfrachter wurden von den Eisenbahnverwaltungen Tarifermäßigungen für einzelne Güter verlangt, um die Versendung bestimmter Waren, meistens Rohprodukte, auf größere Entfernungen zu ermöglichen. Aus dem Bestreben, möglichst viel Verkehr für die eigene Linie zu gewinnen, gaben die Gesellschaften diesen Anträgen in steigendem Umfange nach. Daraus ergab sich bald eine Klassifikation der Güter in den einzelnen Tarifen, welche, da die Auswahl der zu ermäßigten Sätzen beförderten Güter den Bedürfnissen des Verkehrsgebietes der einzelnen Bahnen angepaßt war, bei den einzelnen Unternehmungen eine ganz verschiedene war[72].

Obgleich diese Uneinheitlichkeit in der Tarifgestaltung dem Bestreben des Staates auf möglichste Gleichstellung aller Verkehrsnutzer widersprach, konnte er auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes nicht eingreifen. Voraussetzung für die Anwendung der darin enthaltenen tarifarischen Vorschriften nach Ablauf der dreijährigen Wartezeit war die vorherige Regulierung des Bahngeldtarifs, das heißt des Entgelts für die Benutzung des Bahnkörpers mit eigenen Beförderungsmitteln[73]. Da der Betrieb mehrerer Gesell-

[69] Gleim: a.a.O. Seite 871.
[70] Preußisches Eisenbahngesetz von 1838, § 26.
[71] a.a.O. § 27 ff.
[72] Entwicklung des Gütertarifwesens der deutschen Eisenbahnen, herausgegeben vom Verein der Privatbahnen im Deutschen Reich, Berlin 1879, Seite 3.
[73] Ullrich: Eisenbahntarifwesen, Berlin 1886, Seite 178.

schaften auf einer Bahnlinie wegen der technischen Unausführbarkeit dieses Prinzips niemals praktisch wurde, entstanden Zweifel darüber, ob zunächst die nach § 26 des Gesetzes für die ersten drei Jahre nach der Betriebseröffnung den Gesellschaften eingeräumte Tariffreiheit fortdauern oder ob nach Fristablauf diese Regelung außer Kraft treten sollte. Mit Rücksicht hierauf verzichtete der Staat auf die Anwendung der tarifarischen Vorschriften des Eisenbahngesetzes und versuchte auf einem anderen Wege Einfluß auf die Tarifgestaltung zu gewinnen, indem er sich bei der Konzessionserteilung in den Satzungen das Recht vorbehielt, die Festsetzung der Beförderungspreise der Eisenbahnunternehmungen zu genehmigen. Dies führte zwar zu einer Uneinheitlichkeit in der Rechtsstellung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen, da bei den ersten Konzessionserteilungen derartige Vorbehalte vom Staate nicht gemacht worden sind, hatte aber doch den Vorteil, daß der Staat die Ausnutzung der Monopolstellung der Eisenbahnen im gewissen Maße verhindern konnte. Eine uneingeschränkte Einflußnahme auf die Tarifgestaltung war aber auch auf diesem Wege nicht möglich, denn gegenüber den bereits vor 1843 durch Konzession erworbenen Rechten war die Anwendung dieser Praxis ausgeschlossen. Außerdem war nach § 49 des Eisenbahngesetzes den Gesellschaften, soweit ihre wirtschaftliche Stellung durch neue im Gesetz weder vorgesehene noch vorbehaltene Bestimmungen verschlechtert werden würde, eine angemessene Entschädigung in Geld zu gewähren. Dieses schreckte vor einer weitgehenden Einschränkung der Eisenbahngesellschaften zurück. Dennoch war die Einwirkung des Staates noch so ausgeprägt, daß von den Privatbahnverwaltungen die Änderung dieses Zustandes verlangt wurde[74].

B. Transportpflicht und Tarifveröffentlichungspflicht.

Aus dem Bestreben, jedem Staatsbürger das Recht zur Benutzung der Eisenbahnen genau wie den Gebrauch der Straßen und Kanäle

[74] Eine große Anzahl der bis 1846 gegründeten preußischen Privatbahnen führte die nicht zufriedenstellende Entwicklung der Rentabilität ihre Unternehmungen auf die die Freiheit der Eisenbahnen zu sehr beschränkenden Bestimmungen des Eisenbahngesetzes zurück. Die Bestrebungen der Privatbahnen, diese Bestimmungen zu beseitigen, fanden Ausdruck in einer Einladung der Berlin-Stettiner Gesellschaft zu einer Besprechung in Berlin, um auf eine Neuordnung der Eisenbahngesetzgebung hinzuwirken.

Dieses Ziel haben die Privatgesellschaften nicht erreicht. Die Beratungen hatten vielmehr ein anderes von vornherein nicht beabsichtigtes Ergebnis. In dieser Versammlung kamen auch die Interessen der Eisenbahngesellschaften an einer einheitlichen Gestaltung der Betriebseinrichtungen zur Förderung eines gemeinsamen Verkehrs zur Sprache. Im Verfolg dieser Bestrebungen hat sich diese Versammlung zum Verband preußischer Eisenbahnen zusammengeschlossen, zu dessen Beitritt die nicht vertretenen Eisenbahngesellschaften auch aufgefordert wurden. Hiermit bildete diese Versammlung in Berlin im Jahre 1846 gleichzeitig den Ausgangspunkt der Entwicklung des Eisenbahnverbandswesens, die auf Seite 38 ff. der Arbeit näher dargelegt ist. Vgl. hierzu: Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten fünfzig Jahren seines Bestehens, Berlin 1891, Seite XIV.

uneingeschränkt einzuräumen, ist in dem preußischen Eisenbahngesetz der Grundsatz verwirklicht worden, daß die Inanspruchnahme des neuen Verkehrsmittels unabhängig von dem Willen der Verkehrsträger jedem einzelnen zustehen sollte. Deshalb wurde den Eisenbahngesellschaften in § 26 Ziffer 2 des Eisenbahngesetzes die Verpflichtung auferlegt, „für die angesetzten und veröffentlichten Beförderungspreise alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waren, ohne Unterschied der Interessenten, zu befördern, mit Ausnahme solcher Waren, deren Transport auf der Bahn durch das Bahnreglement oder sonst polizeilich für unzulässig erklärt worden ist." Diese Bestimmung schloß zugleich mit der Verpflichtung, jede angebotene Beförderung bei Beachtung der vorgeschriebenen Bedingungen auch tatsächlich auszuführen, die Pflicht zur gleichmäßigen Behandlung aller Verkehrsnutzer ein.

Um die Innehaltung dieser Vorschrift auch tatsächlich zu gewährleisten, ist in § 26 Ziffer 1 des Gesetzes festgesetzt, „daß die Gesellschaft den angenommenen Tarif beim Beginn des Transportbetriebes und die späteren Änderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung aber sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt machen muß." Die Transportpflicht erstreckte sich demgemäß nur auf die Beförderung von Gütern und wurde erst später auf den Personenverkehr ausgedehnt.

C. Beförderungsbedingungen und Haftpflicht.

Außer den im Eisenbahngesetz im öffentlichen Interesse niedergelegten Bestimmungen unterlag der Eisenbahnverkehr den allgemeinen für den Landfrachtverkehr geltenden Vorschriften. Auch die Rechtsprechung ging davon aus, daß für den Eisenbahnfrachtverkehr, falls keine besonderen Abreden der Parteien vorhanden waren, die allgemeinen bürgerlich- und handelsrechtlichen Normen des Frachtrechts anzuwenden sind[75].

Aus der Uneinheitlichkeit des materiellen Rechts im damaligen Preußen ergab sich naturgemäß eine unterschiedliche Behandlung des Eisenbahnfrachtvertrages[76]. Für die altpreußischen Landesteile waren die Vorschriften des Allgemeinen Landrechts maßgebend, bei deren

[75] Vgl. Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht 1861, Seite 574 ff. In einer dort wiedergegebenen Entscheidung des Oberappellationsgerichts zu Lübeck heißt es: „Gesetzlich ist ein eigenes für die Eisenbahnen bestimmtes Frachtrecht nicht festgestellt, und ebensowenig hat sich in der verhältnismäßig kurzen Zeit, seitdem die Eisenbahnen in Deutschland einen erheblichen Teil des Frachtverkehrs vermitteln, ein abweichendes Gewohnheitsrecht in betreff ihrer ausgebildet".

[76] Dies wird beispielsweise bei der Gegenüberstellung einzelner entsprechender Bestimmungen deutlich: So haftet nach ALR Teil II, Tit. 8, § 2459 f. der Unternehmer für allen Verlust oder Schaden, den er selbst oder seine Erfüllungsgehilfen verschuldet haben. Nach art. 1714 Code Napoléon ist die Haftung noch weiter ausgedehnt auch auf den Verlust oder die Beschädigung der dem Unternehmer anvertrauten Sachen, falls er nicht beweist, daß sie durch Zufall oder unabwendbare Gewalt verlorengegangen oder beschädigt worden sind.

Anwendung es zunächst abgelehnt wurde, die Eisenbahnunternehmungen den Inhabern der öffentlichen vom Staat bestellten oder privilegierten Landkutschen für den Personen- und Gütertransport gleichzustellen[77]. Nach der herrschenden Ansicht fanden vielmehr für den Eisenbahnfrachtverkehr die Bestimmungen über das Rechtsverhältnis der Privatfrachtfuhrleute Anwendung[78].

Danach stellte sich der Frachtvertrag der Eisenbahnen als locatio conductio operis (Werkvertrag) dar[79], wobei der Frachtführer nur haftete für Schäden an beförderten Gütern, die auf eigenem Verschulden oder dem seiner Erfüllungsgehilfen beruhten. Noch geringer war der Umfang der Haftung für nicht beförderte Sachen. Hier hatte der Verletzte den Nachweis zu führen, daß der Betriebsunternehmer durch eigenes Verschulden oder durch Verschulden in der Auswahl und Beaufsichtigung seiner Leute und Betriebsmittel die Beschädigung verursacht habe.

Diese Begrenzung der Ersatzpflicht der Eisenbahnen erschien mit Rücksicht auf die besondere Gefährlichkeit des Eisenbahnverkehrs, die man in der bedeutenden Erhöhung der Transportgeschwindigkeit sah, unzureichend[80], um so mehr, als man erkannte, daß mit der Verwirklichung des Wettbewerbs auf der Schiene nicht zu rechnen war, die Verkehrsnutzer damit der Monopolstellung der einzelnen Eisenbahnunternehmungen ausgeliefert waren. Deshalb wurde in § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes die Haftung der Eisenbahnen für Schäden an beförderten und nicht beförderten Gütern dahin festgelegt, daß die Gesellschaft einstehen muß für jeden bei der Beförderung entstandenen Schaden, es sei denn, daß er auf die eigene Schuld des Verletzten auf einen unabwendbaren äußeren Zufall zurückzuführen ist. Für die Auslegung des Begriffs unabwendbarer äußerer Zufall ist hinzugefügt, daß die gefährliche Natur des Unternehmens selbst als eine von dem Schadensersatz befreiende Tatsache nicht zu betrachten sei.

Der Beschädigte hatte somit zur Begründung seines Ersatzanspruches nur zu beweisen, daß ein Schaden in einer bestimmten Höhe bei der Beförderung auf der Bahn entstanden ist. Die Gesellschaft konnte sich von der Ersatzpflicht nur durch den Nachweis befreien, daß der Schaden auf das eigene Verschulden des Verletzten oder auf unabwendbaren äußeren Zufall zurückzuführen ist. Mit diesen Bestim-

[77] ALR Teil II, Tit. 8, § 2452. Vgl. aber auch die gegenteilige Ansicht in der Entscheidung des Geheimen Obertribunals Berlin vom 22. März 1846, abgedruckt in Preußische Wochenschrift 1846, Seite 236.

[78] Koch: Lehrbuch des preußischen Privatrechts, 1. Band, § 414. — Hillig: Das Frachtgeschäft der Eisenhabnen, Leipzig 1864, Seite 4 f.

[79] Koch: Das Deutsche Eisenbahn-Transportrecht, Erlangen 1866, Seite 2 f. — Derselbe: Deutschlands Eisenbahnen, Marburg 1860, II. Teil, Seite 46. — Endemann: Rechtsgrundlagen des Eisenbahnfrachtgeschäfts in Buschs Archiv, Band 42, Seite 196 ff.

[80] Vgl. die Bemerkung des Justizministers Mühler zu dem Entwurf einer Verordnung, die allgemeinen Bestimmungen für Eisenbahnunternehmungen betreffend, enthalten in VT 1938, Seite 555.

mungen, die für die spätere reichsrechtliche Regelung vorbildlich waren, ist die Gefährdungshaftung im Eisenbahnverkehr einheitlich für das gesamte preußische Gebiet eingeführt worden.

2. Die übrigen deutschen Länder

Von den übrigen deutschen Mittelstaaten hat allgemeine Vorschriften über die Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrs nur Bayern in seinen „Fundamentalbestimmungen für sämtliche Eisenbahnstatuten" vom 2. September 1836 erlassen[81]. Über die Beförderungsbedingungen ist hier jedoch nur der Satz enthalten, „daß für rechtsbegründete, aus Anlaß des Unternehmens entstandene Entschädigungsansprüche die Gesellschaft haftet"[82]. Eine weitergehende Einflußnahme auf den Inhalt der Beförderungsbedingungen erfolgte nicht. Für die altbayrischen Gebiete, in denen nach dem Codex Bavaricus[83] über das Landfrachtgeschäft inhaltlich mit dem gemeinen Recht übereinstimmende Vorschriften galten, war die Abänderung dieser allgemeinen Bestimmungen durch besondere Vereinbarung mit den Verfrachtern zulässig. Dasselbe traf auch für Württemberg zu, dessen Landesrecht in diesem Punkte im wesentlichen auf dem gemeinen Recht beruhte[84]. In Baden und dem linksrheinischen Bayern galten die betreffenden obenbezeichneten Bestimmungen des Code Napoléon, die ebenfalls eine anderweitige Vereinbarung der Beförderungsbedingungen zuließen[85].

Auch die ersten Gütertarife stellten die Privatbahnen selbtändig und unabhängig voneinander auf[86]. Die Genehmigung der Tarife behielt sich von allen Ländern nur die bayrische Regierung vor, während beispielsweise bei der Konzession der Leipzig-Dresdener Eisenbahn die Festsetzung der Tarife der Gesellschaft überlassen blieb[87]. In der Konzessionsurkunde für die Sächsisch-Bayrische Eisenbahngesellschaft ist dieser, abweichend von der Regelung des preußischen Eisenbahngesetzes, die ausschließliche Berechtigung erteilt worden, die Bahn zur Beförderung zu benutzen; zugleich mit der Zubilligung der Monopolstellung wurde ihr aber die Pflicht auferlegt, „den Betrieb zu selbiger, sowohl was den Personen- als was den Warentransport anlangt, auf eine dem jeweiligen Bedürfnis des Verkehrs entsprechende Weise

[81] Von Reden: a.a.O. I. Abschnitt, Seite 20 ff.
[82] Ziffer 19 der Fundamentalbestimmungen.
[83] 13. Kapitel, § 10.
[84] Koch: Deutschlands Eisenbahnen, Marburg 1860, II. Teil, Seite 78.
[85] a.a.O. Seite 80.
[86] Entwicklung des Gütertarifwesens der deutschen Eisenbahnen, herausgegeben von dem Verein der Privatbahnen in Deutschland, Berlin 1879, Seite 3 f. — Marggraff: Die bayrischen Staatsbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München 1894, Seite 136.
[87] Die Gesellschaft verpflichtete sich nur, „das Frachtgeld für Waren in den schnellsten Wagen nicht höher als die Sätze des Postgeldes auf den ordinären Fahrposten und in einer zweiten langsamer fahrenden Wagenklasse nicht höher als die entsprechenden Frachtlöhne für Fahrleute anzusetzen". Vgl. Wiedemann: Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig 1902, Seite 9.

einzurichten und im Gang zu erhalten“[88]. Mit dem Vordringen des Staatsbahnbaues in Sachsen erweiterte jedoch der Staat auch seine Einwirkungsmöglichkeit bei der Konzessionserteilung. So behielt sich die Staatsbahnverwaltung in den Konzessionsbedingungen für die Zittau-Reichenbacher Bahn von 1854 die Festsetzung der Tarife vor[89].

Nachdem sich in den deutschen Mittelstaaten der Gedanke, das Eisenbahnverkehrsnetz auf privater Grundlage mit Unterstützung des Staates aufzubauen, aus den oben dargelegten Gründen als undurchführbar erwiesen hatte, ging naturgemäß die Tätigkeit des Staates dahin, die Übernahme und Ausführung der geplanten Bahnen zu vollenden. Damit waren besondere Bestimmungen, die den Einfluß des Staates auf das Eisenbahnwesen festlegten, in den Mittelstaaten nicht zu erwarten. Der Staat konnte die Beförderungsbedingungen und Tarife auf seinen Bahnen seiner Zielsetzung entsprechend gestalten. Dieses sicherte jedoch nun keineswegs einen einheitlichen Aufbau der Beförderungsbedingungen und Tarife, die vielmehr auch bei den entstehenden Staatseisenbahnen auf den einzelnen Bahnnetzen verschieden und voneinander abweichend festgelegt wurden[90].

Das Ergebnis der Entwicklung des Eisenbahnverkehrsrechts im Hinblick auf die Verkehrseinheit bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts läßt sich dahin zusammenfassen:

Die Verwirklichung des Grundsatzes der Verkehrseinheit, ausreichende Verkehrsmittel nicht nur in dicht, sondern auch in den weniger besiedelten Gebieten zur Verfügung zu stellen, war bei dem Bau von Eisenbahnen durch Privatunternehmungen nicht möglich. Die Eisenbahn-Aktiengesellschaften konnten auf die Zeichnung eines ausreichenden Kapitals nur dann rechnen, wenn die geplanten Linien auch Aussicht auf Gewinn versprachen. Da dieses nur in den bevölkerungsreicheren Gegenden zu erwarten war, wurden auch nur dort von der Privatwirtschaft Eisenbahnen erbaut. In den Fällen, in denen ausreichende private Geldmittel nicht zur Verfügung gestellt wurden, mußte der Staat, wenn er in der Entwicklung seines Wirtschaftslebens nicht zurückbleiben wollte, den Eisenbahnbau selbst übernehmen. Hieraus erklärt sich die Durchführung des Staatsbahnsystems in den süddeutschen Ländern, insbesondere in Baden und Württemberg.

In eben dem Maße, in dem wegen der wirtschaftlichen, politischen und strategischen Bedeutung der Eisenbahnen ihre Ausdehnung auf das ganze Staatsgebiet gefordert wurde, ging man auch in den norddeutschen Staaten, die den Eisenbahnbau anfangs der Privatwirtschaft überlassen hatten, zum Staatsbahnbau für die bisher vernachlässigten verkehrsarmen, aus staatspolitischen Gründen aber

[88] Gesetz- und Verordnungsblatt für Sachsen, 1843, Seite 32.
[89] Wiedenfeld: a.a.O. Seite 59.
[90] Ullrich: Eisenbahntarifwesen, Berlin 1886, Seite 212.

wichtigen Strecken über. Hiermit vollzog sich gleichzeitig der grundsätzliche Übergang vom Privat- zum Staatsbahnsystem. Durch die Einbeziehung der ertragreichen, in der Hand der Privatwirtschaft befindlichen Unternehmungen konnte das neue Verkehrsmittel erst den Interessen des Staates und der Wirtschaft nutzbar gemacht werden.

Wir finden in diesem Zeitabschnitt die ersten Ansatzpunkte für die Entwicklung zur Verkehrseinheit. Als bedeutendster ist die Festlegung der Beförderungspflicht unter Gleichbehandlung aller Verkehrsnutzer in dem preußischen Eisenbahngesetz von 1838 zu nennen, zu deren Gewährleistung auch die Tarifveröffentlichungspflicht eingeführt wurde. Diese Bestimmungen stellen jedoch nur eine Verpflichtung gegenüber dem Staat dar, begründen dagegen keinen subjektiven Anspruch der einzelnen gegenüber der Eisenbahnunternehmung.

Anfänge zu einer einheitlichen Entwicklung finden wir weiterhin in der Regelung der Beförderungsbedingungen durch die Normierung der Gefährdungshaftung im preußischen Eisenbahngesetz.

Demgegenüber waren die Vorschriften über die einheitliche Festlegung der Beförderungspreise und damit die materielle Gleichstellung der Verkehrsnutzer wenig ausgeprägt und erwiesen sich zur Durchführung dieser Aufgabe als ungeeignet.

II. Abschnitt.

Die Eisenbahnpolitik bis zur Gründung des Deutschen Reiches.

I. Oeffentliches Eisenbahnverkehrsrecht.

1. In Preußen.

Bereits während der Verhandlungen zu dem Gesetz von 1838 hatte sich ein erheblicher Widerstand gegen die Verwendung der Eisenbahnsteuer zum Rückkauf der Aktien der Privateisenbahngesellschaften gezeigt. Es wurde die Notwendigkeit einer derartigen Steuer überhaupt angezweifelt und hervorgehoben, daß die Steuereinnahmen keinem Sonderzweck dienstbar gemacht werden dürften, sondern in den allgemeinen Staatshaushalt fließen müßten. Diese der liberalen Wirtschafts- und Steuerauffassung entsprechenden Gedanken lehnten die Einmischung und Betätigung des Staates in der Wirtschaft und insbesondere im Eisenbahnwesen grundsätzlich und regelmäßig als überflüssig und schädlich ab. Besonders wurde in den Versammlungen des Kongresses Deutscher Volkswirte die Gleichstellung der Eisenbahnunternehmungen mit der übrigen Wirtschaft und damit die Durchführung des Wettbewerbs im Eisenbahnwesen gefordert. Von diesem Standpunkt waren die gesetzlichen Bestimmungen und die Konzessionsbedingungen, wie die Vorschrift des Gesetzes von 1838, für einen Zeitraum von dreißig Jahren nach der Inbetriebnahme einer Bahn die Eröffnung einer Parallelbahn auszuschließen, als verfehlt anzusehen.

Der Durchführung des Staatsbahnsystems stand die Ansicht entgegen, daß das monopolistische Interesse des Staates sich besonders in den Fällen ungünstig auswirke, in denen der Staat selbst Eisenbahnunternehmer sei[91].

Diesen auch in den preußischen Kammern immer stärker vertretenen Gedankengängen gab die Regierung schließlich nach, als der Staat zur Bestreitung der gestiegenen Ausgaben jeden offen stehenden

[91] Vgl. zum Beispiel die folgenden Ausführungen: „Der Staat, welcher die Eisenbahnen vollkommen uneigennützig lediglich im Interesse der Öffentlichkeit verwalte, soll noch entdeckt werden. Solange es Finanzminister gibt, die jedes Jahr um Einnahmen verlegen sind, solange ist eine uneigennützige Verwaltung der Staatsbahnen eine Illusion. Sobald wir uns aber den Staat bei den Einnahmen finanziell interessiert denken, ist er nicht mehr ein unbefangener Gesetzgeber in bezug auf das Eisenbahnwesen.“ Aus Michaelis: Das Monopol der Eisenbahnen, Berlin 1861, Seite 4 f.

Einnahmequell erschließen mußte. Die Amortisation der Eisenbahnaktien durch den Ertrag der Eisenbahnsteuer wurde aufgehoben und das Aufkommen dieser Einnahme der allgemeinen Staatskasse überwiesen[92]. Hiermit war eine planmäßig durchzuführende Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen auf die Fälle beschränkt, in denen der Staat bereits einen Teil der Aktien im Besitz hatte oder ihm durch geleistete Zinsgarantien die Einnahmen zuflossen. Bald darauf gab er auch diese Möglichkeit auf und schloß mit den Eisenbahnunternehmungen, deren Aktien er zurückkaufen sollte, vertraglich die Amortisation aus[93]. Dies bedeutete praktisch die Aufgabe der Verwirklichung des Staatsbahnsystems, zu der sich der Staat auch bereit finden mußte, weil durch den seit 1861 bestehenden Verfassungskonflikt die Mittel zum Staatsbahnnetz auf verfassungsmäßigem Wege nicht zu erhalten waren und sich außerdem in dieser politisch gespannten Zeit die Stimmung einem weiteren Vordringen des Staates auf dem Eisenbahngebiet wenig günstig zeigte. Um in dieser Zeit, in der unter Übergehung des Budgetrechts des Abgeordnetenhauses die Steuern ohne Haushaltsgesetz erhoben wurden, die öffentlichen Einnahmen möglichst zu vermehren, kam es sogar im Jahre 1865 zur Veräußerung der der Regierung an der Köln-Mindener Eisenbahn zustehenden Rechte gegen einen Betrag von 13 Millionen Taler[94].

Die grundsätzliche Aufgabe des Staatsbahnbaues machte sich erst bemerkbar, als nach Beendigung des Deutsch-Französischen Krieges der Privatwirtschaft mit dem folgenden Wirtschaftsaufschwung ausreichende Geldmittel zur Verfügung standen, die auch vorwiegend im Eisenbahnbau investiert wurden. Obgleich auch der Staat aus Mitteln der Kriegsentschädigung einige Bahnen baute, überstieg die Ausdehnung der Privatbahnen die der Staatsbahnen um mehr als das Doppelte[95].

2. In den deutschen Mittelstaaten.

Mit dem Eindringen der liberalen Ideen wandte sich wie in Norddeutschland auch in Sachsen seit der Mitte der sechziger Jahre die allgemeine Stimmung dem Privatbahnbau zu. Die Regierung, die vom allgemeinen, finanziellen und volkswirtschaftlichen Standpunkt aus die weitere Entwicklung der Eisenbahnen in Sachsen betrachtete, nahm in dem Dekret vom 10. Mai 1864[96] zu dieser Frage keine endgültige Stellungnahme, sondern beabsichtigte in erster Linie, den Bau

[92] Gesetz vom 21. Mai 1859.

[93] Die preußischen Staatsbahnen und ihr Verhältnis zum Staat, Berlin 1874, Seite 36.

[94] Schreiber: a.a.O. Seite 41.

[95] Im Jahre 1875 betrug die Ausdehnung der Staatsbahnen 4328 km, der Privatbahnen unter Staatsverwaltung 2709 km, der Privatbahnen 9136 km. Vgl. Bluhm: Fünfzig Jahre Eisenbahn in Preußen, Berlin 1888, Seite 50.

[96] Mitteilungen der II. Kammer, 1863/64, Seite 3530—3749, insbesondere Seite 3551 ff.

der Eisenbahnen dem Kampf lokaler Interessen zu entziehen und einen einheitlichen, den Landesinteressen entsprechenden Plan zu entwerfen. Grundsätzlich vertrat sie hierbei das gemischte System, wobei die Frage, ob der Staat oder die Privatwirtschaft die Bahnen bauen sollte, von Fall zu Fall nach den besonderen Verhältnissen und Bedürfnissen, nach dem Stande der Staatskasse und den politischen Aufgaben und Plänen entschieden werden sollte.

Die Stände hielten jedoch die Aufstellung eines derartig ausgerichteten Planes für zwecklos, da er durch jeden folgenden Landtag umgeworfen werden könne, und erklärten es als Pflicht des Staates, selbst Eisenbahnen zu bauen, wobei die Privatgesellschaften nur ergänzend eintreten sollten. In die gleiche Richtung ging die Stellungnahme des Landtags von 1866/68. Wenn der Staat die verkehrspolitisch notwendigen, aber unrentablen Linien baue, was durch die Privatwirtschaft niemals geschehen werde, dann dürfe er auch nicht alle rentablen Bahnen der Privatwirtschaft überlassen, da er deren Überschüsse zum Ausgleich der Verluste der übrigen Bahnen brauche[97].

Die Finanzkraft der öffentlichen Hand wurde aber durch die Inangriffnahme des Staatsbahnbaues derart beansprucht, daß es die Regierung in der nächsten Landtagsperiode 1868/70 für wünschenswert erklärte, den Neubau von Bahnen nicht eher wieder aufzunehmen, bis die bereits in der Entstehung befindlichen Linien vollendet seien. Auf diesem Landtag schlug die Stimmung zugunsten des Privatbahnbaues um und in der Folgezeit wurde die Errichtung von Eisenbahnen grundsätzlich der Privatwirtschaft überlassen. Bis zur Sitzungsperiode 1871/73 stieg die Zahl der Konzessionserteilungen sprunghaft auf 50 an.

Der Bericht des Ausschusses der II. Kammer[98] verlangte die Erteilung einer Konzession, sobald für eine neu projektierte Linie genügend Kapital zur Verfügung gestellt worden sei. Nur zu den Strecken, für die Privatkapital nicht bereit läge, dürften staatliche Mittel verwendet werden. Wie in Preußen wurde auch hier erörtert, ob der Staat nicht seinen gesamten Eisenbahnbesitz veräußern sollte.

Die Äußerung des bayrischen Innenministers von Abel bei den Kammerverhandlungen im Jahre 1846, „daß die Regierung die Leitung und Benutzung der Eisenbahn, deren Inhaber bis zu einem gewissen Punkt den gesamten kommerziellen und persönlichen Verkehr des Landes beherrsche, in ihren Hauptrichtungen nie Privathänden überlassen werde“[99], fand seit 1851 nicht mehr die Zustimmung der Regierung. Die geringe Rentabilität der öffentlichen Bahnen sowie die steigende Ablehnung des Staatsbahnsystems in der Öffentlichkeit veranlaßte die Regierung, durch Verordnung vom 20. Juni 1855 die Errichtung von Eisenbahnen durch Privatunternehmer zu-

[97] Wiedemann: Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig 1902, Seite 84.

[98] Mitteilungen der II. Kammer 1872/73, Seite 1681 ff.

[99] von Mayer: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, Berlin 1889, Seite 30.

zulassen und die Rechtsstellung der Privatbahnen gegenüber dem Staat neu zu gestalten. Von diesen besonderen Bestimmungen ist erwähnenswert, daß den konzessionierten Eisenbahnverwaltungen die Gewähr gegeben wurde, während der Konzessionsdauer den Bau einer Konkurrenzbahn niemandem zu gestatten[100].

Eine darauf eingebrachte Gesetzesvorlage über den Bau der Ostbahn durch Privatgesellschaften nahmen beide Kammern im März 1856 einstimmig an. Auf Grund dieses Gesetzes wurde die königlich privilegierte Aktiengesellschaft der bayrischen Ostbahnen im April 1856 mit einem Anlagekapital von 103 Millionen Mark gegründet. Der Staat gewährte ihr eine Zinsgarantie von 4 1/2 % für 15 Jahre. Ähnlich wie in Sachsen stellte man bei den Verhandlungen in der Abgeordnetenkammer den Antrag, die Staatsbahnen an Privatunternehmer zu verpachten.

Mit der Zulassung des Privatbahnbaues im größeren Umfange — so erweiterte die Ostbahn nach einer Bauzeit von fünf Jahren ihr Netz erheblich und hatte 1874 sämtliche Bahnen östlich der Linie München—Bamberg in eigener Verwaltung — war in Bayern das gemischte System durchgeführt.

Die liberalen Wirtschaftsanschauungen, die in Norddeutschland und ebenso in Bayern zur Aufgabe des reinen Staatsbahnsystems geführt hatten, konnten sich in Württemberg und Baden wegen der besonderen Struktur des Eisenbahnwesens dieser Staaten nicht oder nur wenig auswirken. Nach dem kostspieligen Bau der durch den Staat übernommenen Nord-Südbahn, der die Finanzen des badischen Staates zu erschüttern drohte, versuchte man, Privatgesellschaften ins Leben zu rufen. Durch Gesetz vom 21. September 1846 sollte die Errichtung der Schwarzwaldbahn einer Privatunternehmung überlassen werden. Jedoch fand sich hierzu wie auch für den Bau der oberen Rheintal-Odenwaldbahn kein Unternehmer. So mußten in einer Zeit, in der im größten Teil Deutschlands der Eisenbahnverkehr überwiegend in die Hand der Privatwirtschaft überging, in Baden die Hauptverkehrslinien auf Staatskosten erbaut werden. Eine Ausnahme bildete eine kleine Anzahl von kurzen Strecken, deren Betrieb später jedoch auch von der Staatsbahn übernommen wurde, so daß das Staatsbahnsystem in Baden seit Beginn des Eisenbahnbaues keine wesentliche Unterbrechung erfahren hat.

Ebenfalls kam es in Württemberg nicht zur Aufgabe des Staatsbahnsystems, trotzdem sich im Jahre 1845 zuerst ein Bankhaus — eine englische Gesellschaft[101] — um die Konzession für sämtliche Eisenbahnlinien beworben hatte. Die Einstellung zu den Privatbahnen blieb auch in der Folgezeit ablehnend. Erst im Jahre 1863 wurde die erste Privatbahn — die Kischheiner Bahn — nach heftigen Kämpfen konzessioniert; sie hatte jedoch mit einer Streckenlänge von 6 km wie die 1872 konzessionierte 11 km lange Metzingen-Urbacher-Bahn eine untergeordnete Bedeutung.

[100] a.a.O. Seite 31.
[101] a.a.O. Seite 182.

Bei rückschauender Betrachtung ist festzustellen, daß die Möglichkeit zur Bildung einer organisatorischen Verkehrseinheit, die mit der durchgeführten oder angestrebten Verwirklichung des Staatsbahnsystems am Ende der ersten Periode gegeben war, in diesem Zeitabschnitt wieder verlorengegangen ist. Der Widerstand gegen die Verstaatlichung der Eisenbahnen wurzelte hauptsächlich in der Überzeugung, daß die Wirtschaftstätigkeit des Einzelnen, wie im gesamten Erwerbsleben so auch im Eisenbahnverkehr, nicht durch die Tätigkeit des Staates ersetzt werden könne. Vor allem sah man in der Verstaatlichung des Eisenbahnverkehrs eine Beseitigung des freien Wettbewerbs, die sich für das gesamte Wirtschaftsleben außerordentlich schädlich auswirken würde[102]. Praktisch führte die Zulassung der Privatwirtschaft zum Eisenbahnbau — da die öffentliche Hand nur in Ausnahmefällen einzelne Teile seines Eisenbahnbesitzes veräußerte — zu einem Nebeneinander von Staats- und Privatbahnen, das als sogenanntes „Gemischtes System" bezeichnet wird. Nur in einigen kleineren Ländern, wie in Württemberg und Baden, in denen die Hauptverkehrslinie, von der alle anderen Nebenstrecken abhängig sind, sich in der Hand des Staates befanden, unterblieb die Errichtung von bedeutenderen Privatbahnen. Die Ausdehnung ihres Staatsbahnnetzes war zu gering und stellte praktisch nichts anderes dar als eine selbständige Eisenbahnverwaltung wie viele andere private auch.

An die Stelle einer einzigen oder weniger Eisenbahnverwaltungen war damit eine Vielzahl von Einzelunternehmungen getreten. Diese organisatorische Zersplitterung des Eisenbahnwesens erwies sich bei der Herausbildung eines besonderen Eisenbahnverkehrsrechtes und der Gestaltung der Beförderungspreise als außerordentlich ungünstig. Dieses zeigt der folgende Überblick über die Entwicklung der Beförderungsbedingungen und der Eisenbahntarife.

II. Die Ausbildung eines besonderen Eisenbahntransportrechts im Hinblick auf die Verwirklichung der Verkehrseinheit.

Die Umwälzung, die der Eisenbahnbetrieb für das gesamte Beförderungswesen durch den vorher nie gekannten Massenverkehr mit sich brachte, verlangte eine Änderung und Anpassung des bisherigen Rechts, welches den besonderen Verhältnissen des Eisenbahnverkehrs nicht gerecht wurde. Nach Gemeinem Recht waren besondere Vorschriften für den Frachtvertrag nicht vorhanden, sondern es wurden die Bestimmungen über den Werkvertrag (locatio conductio operis) angewendet, bei welchem der Frachtführer die Verpflichtung übernimmt, die zur Beförderung anvertrauten Personen oder Sachen inner-

[102] „Die Verneinung des Grundsatzes der freien Konkurrenz in bezug auf den Verkehr auf den wichtigsten Straßen, d. h. den Eisenbahnen, wird mit unerbittlicher Konsequenz Folgen nach sich ziehen, die unser ganzes wirtschaftliches Getriebe mehr oder weniger in Frage stellen." Vgl. Böhmert: Enquete zur Reichseisenbahnfrage, Berlin 1876, Seite 41.

halb einer festgesetzten Zeit an einen bestimmten Ort gegen einen vereinbarten Preis zu schaffen. Es stellte schon eine gewisse Fortbildung des Rechts dar, wenn von einem Teil der gemeinrechtlichen Schriftsteller versucht wurde, auf den Eisenbahntransport die Grundsätze des römischrechtlichen Aufnahmevertrages (receptum), der eine strengere Haftung für den See- und Binnenschiffahrtsverkehr vorschrieb, zur Anwendung zu bringen[103].

Da sich aus diesen Normen für die Ausbildung eines besonderen dem Eisenbahnverkehr entsprechenden Frachtrechts, mit Ausnahme der Bestimmungen über die Haftung, leitende Grundsätze nicht gewinnen ließen, gingen die Eisenbahngesellschaften dazu über, im Wege der Vereinbarung mit den Verkehrsnutzern die besonderen Bedingungen des Frachtvertrages zu regeln. Wegen der Vielzahl der laufend abzuschließenden Frachtverträge war jedoch die jedesmalige Vereinbarung besonderer Bedingungen zu umständlich. Die Eisenbahngesellschaften nahmen daher in den sogenannten Betriebsreglements, in denen die Vorschriften über den technischen Betrieb enthalten waren, die Bedingungen auf, zu welchen sie allgemein den Transport ausführen wollten[104].

Dieses Verfahren war mit dem geltenden Recht durchaus vereinbar. Sowohl nach Gemeinem als nach Allgemeinem Landrecht und nach dem Code Napoléon war die Abänderung des positiven Rechts durch Parteivereinbarung zulässig[105], allerdings mit der Einschränkung, daß ein Ausschluß der Haftung für eigenes Verschulden oder Arglist keine Gültigkeit hatte.

1. Die Entwicklung eines vertragsmäßigen Eisenbahnverkehrsrechts.

A. Die Gründung von Eisenbahnverbänden.

In der ersten Zeit stellte jede Eisenbahngesellschaft selbständig für ihren Verkehrsbereich ein eigenes Betriebsreglement auf. Gemeinsame Vorschriften wurden nicht vereinbart und schienen auch nicht erforderlich, da die Verkehrsbezirke der einzelnen Bahnen voneinander abgeschlossen und selbständig waren[106]. Die Uneinheitlichkeit, die sich bereits aus der Geltung mehrerer Zivilgesetze für das Staatsgebiet ergab, wurde durch die jeder Eisenbahngesellschaft selbständig über-

[103] Pöhls: Handelsrecht, 1828, Band I, §§ 68—70. — Danz: Deutsches Privatrecht I, Seite 481. — Runde: Deutsches Privatrecht, § 135.

[104] Koch: Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, in Buschs Archiv, Band 8, Seite 406.

[105] Koch: Deutschlands Eisenbahnen, Leipzig 1860, Band II, Seite 37, 51, 68. ALR Teil II, Tit. 8, Abschnitt 15, §§ 2452—2464. Code de commerce, art. 103—108.

[106] Auch der preußische Staat hielt die Festlegung einheitlicher Transportbedingungen nicht für notwendig, so daß den Eisenbahngesellschaften dementsprechende Verpflichtungen im Eisenbahngesetz von 1838 nicht auferlegt worden sind.

lassene Gestaltung der Transportbedingungen erheblich vermehrt. Dies läßt sich durch Gegenüberstellung einiger entsprechender Punkte in der Regelung der Haftung in den verschiedenen preußischen Betriebsreglements deutlich aufzeigen:

Durch § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 sollte für sämtliche Eisenbahnen ein einheitliches Haftungsrecht eingeführt werden, das als lex specialis die allgemeinen Vorschriften außer Kraft setzte. Es ergab sich nun die Frage, welchen Rechtscharakter diese Bestimmung trage, und ob sie insbesondere durch Vereinbarung der Parteien übergangen werden könne. Die herrschende Ansicht hielt[107] die Vereinbarung besonderer von § 25 des Gesetzes abweichender Bestimmungen für gültig, welche im Eisenbahntransportrecht durch den Erlaß der Beförderungsbedingungen vollzogen wurden.

Die Bestimmung des Haftungsumfanges war nun bei den einzelnen Eisenbahngesellschaften keine einheitliche. So umgrenzten die Betriebsreglements der Berlin—Frankfurter und der Düsseldorf—Elberfelder Eisenbahn den Umfang der Haftung dahin, daß die Gesellschaft für Beschädigungen, Verlust und trockene Ablieferung der Güter einstand, jedoch keine Gewähr übernahm für den Inhalt und das Gewicht der zur Beförderung übergebenen Güter[108]. Die allgemein übliche Haftung erstreckte sich dagegen auch auf den Gewichtsverlust, soweit er bei trockenen Waren 1 % und bei nassen 2 % nicht überstieg[109]. Abweichend davon erstattete die Rheinische Eisenbahngesellschaft Gewichtsverlust nur in den Fällen, in denen eine Beraubung oder Beschädigung äußerlich erkennbar war. Die Düsseldorf—Elberfelder Bahn stand dagegen für das Gewicht ein, welches im Beisein des Versenders bei der Auflieferung ermittelt worden war[110].

Allgemein enthielten die Betriebsreglements die Vorschrift, daß sämtliche Güter in einem ordnungsgemäß verpackten Zustand aufgeliefert werden müssen, andernfalls sie von der Beförderung zurückgewiesen wurden. Eine Anzahl von Eisenbahnen erklärte sich dennoch zur Beförderung bereit unter der Bedingung, daß eine Haftung in diesem Falle ausgeschlossen sei[111].

Übereinstimmend verpflichteten sich die Eisenbahnunternehmungen dagegen uneingeschränkt zum Ersatz des durch Feuer entstandenen Schadens, eine Übung, die darauf beruhte, daß die Verwaltungen gegen diesen Schadensfall Versicherungen abzuschließen pflegten.

Die Aufzählung dieser Beförderungsbedingungen mag genügen, um die Abweichungen der verschiedenen Betriebsreglements der einzelnen Eisenbahnverwaltungen darzutun.

---

[107] Koch: Deutschlands Eisenbahnen, Leipzig 1860, Band II, Seite 71. — Königliches Obertribunal vom 8. Mai 1853. — Andere Ansicht: Bessel-Kühlwetter, Das preußische Eisenbahnrecht, Köln 1855, II. Teil, Seite 213.

[108] Von Reden: a.a.O., II. Abschnitt, 2. Lieferung, Seite 537.

[109] Koch: a.a.O. Seite 230, insbesondere Anmerkung 4.

[110] Von Reden: a.a.O., I. Abschnitt, Seite 229.

[111] So die Berlin-Potsdamer, Leipzig-Dresdener, München-Augsburger Eisenbahnen.

Die Umgestaltung des Landfrachtrechts durch den Einfluß der Eisenbahnen blieb hauptsächlich den Verkehrsträgern als dem stärkeren Teil der Vertragspartner überlassen. Bei dem Fehlen einer organisatorischen Einheit der Eisenbahnunternehmungen war eine übereinstimmende Gestaltung der den Besonderheiten des Eisenbahnverkehrs entsprechenden Transportbedingungen nicht zu erwarten.

Dieses mußte bei dem weiteren Ausbau der einzelnen Unternehmungen zu zusammenhängenden Linien und Netzen zu Schwierigkeiten führen. Man ging deshalb von der anfänglich geübten Gewohnheit, bei dem Übergang der Güter auf eine andere Gesellschaft neu zu verladen und aufzugeben, sehr bald zu der Einführung des unmittelbaren Wagendurchgangs, direkter Frachtbriefe und Abrechnung über, so daß zuerst die technische Durchführung des Transports vereinheitlicht wurde[112]. Besondere Bedeutung hatte hierbei die Festsetzung direkter Tarife auch zwischen Bahnhöfen, die dem Gebiet verschiedener Gesellschaften angehörten.

Zur Förderung des gegenseitigen Verkehrs und übereinstimmender und ineinandergreifender Transporteinrichtungen schlossen sich die Eisenbahngesellschaften seit der Mitte der vierziger Jahre zu größeren Verbänden zusammen, in denen sich die unmittelbar oder mittelbar einander ergänzenden Unternehmungen zusammenfanden[113]. Auf diese Weise kam am 10. November 1846 in Berlin auf der Versammlung von zehn preußischen Eisenbahngesellschaften der „Verband der preußischen Eisenbahndirektionen" zustande mit dem Ziel, „die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen durch Einmütigkeit zu fördern und dadurch ebenso seinen eigenen Interessen als denen des Publikums zu dienen". Wenn auch der ursprünglich beabsichtigte Zweck dieser Versammlung auf die Beseitigung der die Privatunternehmungen beschränkenden Vorschriften des preußischen Eisenbahngesetzes gerichtet war[114], kann diese Versammlung mit der Änderung ihrer Zielsetzung als Ausgangspunkt für die Entwicklung des Eisenbahnverbandswesens angesehen werden.

Auf der folgenden Versammlung im Jahre 1847 in Köln traten diesem Verbande zehn weitere Gesellschaften bei, nachdem die Berechtigung zur Mitgliedschaft auf sämtliche in Deutschland befindliche Eisenbahnverwaltungen ausgedehnt worden war. Noch im gleichen Jahre erhöhte sich ihre Zahl auf vierzig. Auf der im November 1847 in Hamburg tagenden Versammlung wählte der Verband den Namen „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen"[115].

Von der zweiten Generalversammlung in Köln im Jahre 1847 beherrschte die Tätigkeit des Vereins der Gedanke, die Eisenbahnen

[112] Ullrich: Eisenbahntarifwesen, Wien 1886, Seite 31 f.

[113] Eger: Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts, II. Band, Breslau 1896, Seite 230. — Koch: a.a.O. Seite 7, Anmerkung 3.

[114] Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin 1891, Seite XIII.

[115] Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin 1891, Seite XIV f.

Deutschlands wie ein einheitliches Netz zu betreiben. Der Antrag der Köln—Mindener Eisenbahngesellschaft, „Maßnamen zu verabreden, welche die direkte Expedition von Personen und Gütern auf mehrere Bahnen erleichtern sollen", wurde einer aus sieben Mitgliedern bestehenden Kommission überwiesen, die ihre Aufgabe darin sah, Vorschläge auszuarbeiten, „durch deren allgemeine Annahme die sämtlichen Eisenbahnen Deutschlands dem Publikum gegenüber möglichst als unter einer Verwaltung stehend erscheinen sollten"[116]. Schon zu der in Hamburg im Jahre 1847 stattfindenden Generalversammlung legte sie einen Entwurf des

1. Vereins-Reglements für den Güterverkehr,
2. des Übereinkommens zu diesem Entwurf,
3. des Reglements über die Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Pferde- und Viehbeförderung

vor.

Das Reglement für den Güterverkehr stellte einen Entwurf für den direkten Verkehr auf mehreren Verwaltungen dar, der aber erst nach einigen Beratungen im April 1850 angenommen wurde, gleichzeitig mit dem Übereinkommen zu diesem Reglement. Nach § 1 dieses Übereinkommens verpflichteten sich die dem Verein angeschlossenen Verwaltungen zur Einführung der vereinbarten Vorschriften über den Güterverkehr, die das Verhältnis sämtlicher Eisenbahnverwaltungen zum Publikum einheitlich festlegten und damit im Sinne der Entwicklung der Verkehrseinheit wirkten.

B. Ausgestaltung der Beförderungsbedingungen. und der Tarifvorschriften in den Verbandsbildungen.

Nach § 1 des Vereinsreglements übernahmen sämtliche dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Gesellschaften die Beförderung von Gütern von und nach allen für den direkten Verkehr bestimmten Bahnhöfen, die öffentlich bekannt gemacht wurden. Die Aufnahme dieser Bestimmung geschah unter dem Einfluß der Normierung des Beförderungszwanges in § 26 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 und bedeutete die Durchführung dieses Elements der Verkehrseinheit über Preußen hinaus auf das Gebiet der sämtlichen Eisenbahnen Deutschlands[117]. Gleichzeitig vollzog sich hiermit der Übergang eines öffentlich-rechtlichen Grundsatzes[118] in das autonome Beförderungsrecht. Die Anwendung dieser Bestimmungen blieb jedoch beschränkt auf den Verbandsverkehr[119]. Für den Binnenverkehr der einzelnen Gesellschaften galten deren besondere

[116] a.a.O. Seite XVII.

[117] Dagegen fanden die weiteren Vorschriften des preußischen Eisenbahngesetzes über die Pflicht zur Gleichbehandlung sämtlicher Verkehrsnutzer keine Aufnahme.

[118] Vgl. die Ausführungen auf Seite 27 f. der Arbeit unter B).

[119] Das Verbandsreglement war nur gültig für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der dem Verein angehörenden Eisenbahnverwaltungen, und auch nur insoweit, als der Transport nicht ausschließlich innerhalb des Bezirks eines engeren Verbandes ausgeführt werden konnte, für den besondere Reglements bestanden. Vgl. § 14 des Verbandsreglements.

Reglements weiter. Nur für den Verbandsverkehr waren somit alle wesentlichen Transportbedingungen, wie Begründung des Frachtvertrages, Form und Inhalt der Frachtbriefe, Berechnung und Zahlung der Fracht, Gewährleistung für Beschädigung, Verlust und verspätete Lieferung, einheitlich ausgestaltet.

Über die Höhe und Berechnung des Beförderungsentgelts konnten nach dem Vereinsreglement (§§ 6, 7) nur einige formale Vorschriften vereinbart werden. Die übereinstimmende Festsetzung der Tarife stieß in dem großen ganz Deutschland umfassenden Verbande auf Schwierigkeiten, weil die verschiedene Rentabilität der Eisenbahnen ein einheitliches Tarifsystem nicht zuließ. Zu diesem Zweck schlossen sich die Verwaltungen mehrerer angrenzender Bahnen zu kleineren Verbänden zusammen, welche, da ihre Haupttätigkeit die Herstellung direkter Tarifbeziehungen war, in der Regel als „Tarifverbände" bezeichnet wurden[120]. Vorbildlich für ihre Ausgestaltung war der im Jahre 1848 gegründete Norddeutsche Verband, der den direkten Verkehr zwischen den Städten Köln—Hamburg—Berlin—Leipzig, in den sich sieben Eisenbahnverwaltungen teilten, durchführte. Der zugrunde gelegte Verbandstarif enthielt nur eine Eilgutklasse, eine Klasse für gewöhnliches Frachtgut und neun Klassen mit ermäßigten Frachtsätzen, die nach dem Wert der Güter abgestuft waren, und ist das Vorbild für die Tarife der norddeutschen Bahnen geworden[121].

Gleiche Einheitssätze wurden in dem Verbandsverkehr nicht eingeführt, so daß jede Bahn die für ihren Bereich geltenden Tarifsätze in das Verbandstarifschema einrechnete[122].

Die Tarifverbände und der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen haben durch die Vereinheitlichung des Eisenbahntransportrechts und die formal übereinstimmende Ausgestaltung der Tarife den direkten Verkehr im deutschen Verkehrsgebiet ermöglicht. Die vorhandenen Einrichtungen litten jedoch unter dem Mangel, daß innerhalb der Verbände jede Verwaltung ihre selbständige Stellung behielt, die Vereinbarungen auch von jeder Gesellschaft eigenmächtig geändert werden konnten. Es handelte sich also nur um die Schaffung eines übereinstimmenden Vertragsrechts, auf das bei der Einführung eines einheitlichen gesetzlichen Eisenbahnverkehrsrechts zurückgegriffen werden konnte.

2. Die Schaffung eines gesetzlichen Eisenbahnverkehrsrechts.

Bei den Beratungen des Allgemeinen Handelsgesetzbuches in Nürnberg hielt man die Schaffung eines besonderen gesetzlichen

[120] Ullrich: Eisenbahntarifwesen, Seite 221.

[121] Es bildeten sich daneben 1852 der Mitteldeutsche, 1843 der Rheinisch-Thüringische, 1856 der Ostfriesisch-Thüringische und 1857 der Westdeutsche Verband. Vgl. Koch: a.a.O. Band II, Seite 13 f.

[122] Der Mitteldeutsche und der Rheinisch-Thüringische Verband hatten anfangs gleiche Sätze eingeführt. Sie waren wegen des sich bald darauf bemerkbar machenden Wettbewerbs zur Aufgabe der Einheitssätze gezwungen.

Eisenbahntransportrechts anfänglich nicht für erforderlich, sondern wollte die Eisenbahnen den gewöhnlichen Frachtführern gleichstellen. So enthielt der Entwurf eines preußischen Handelsgesetzbuches, der den Beratungen zugrunde gelegen hat, für das Eisenbahntransportrecht nur die Vorschrift, „daß die Bestimmungen des Titels ‚Vom Frachtgeschäft' auch Anwendung finden auf Eisenbahnanstalten und andere öffentliche Transporteinrichtungen"[123].

Das Bestreben der Eisenbahnverwaltungen, der Geltendmachung umfangreicher und unbilliger Schadensersatzansprüche durch die Vereinbarung einschränkender Abreden zuvorzukommen, hatte zu einer erheblichen Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahnen sowohl in den Verbands- als auch in den Spezialreglements geführt. Die Möglichkeit hierzu war gegeben, weil die Eisenbahngesellschaften bei der Abfassung ihrer Betriebsreglements praktisch eine Monopolstellung innehatten und den Verkehrsnutzern die Transportbedingungen vorschreiben konnten.

Dies führte zu einer erheblichen Benachteiligung der Stellung der Verfrachter, wie es aus einem Überblick über die entsprechenden Vorschriften der Reglements zu erkennen ist:

Die Beförderungspflicht wurde von den Eisenbahnen nicht uneingeschränkt übernommen, sondern es hatten sich in den Spezialreglements eine große Anzahl von Ausnahmen herausgebildet. In der Regel waren von der Beförderung ausgeschlossen alle transportgefährdenden Gegenstände, alle postzwangspflichtigen und solche Güter, deren Beschaffenheit in Form, Umfang und Gewicht eine Verladung auf der Eisenbahn nicht zuließ[124]. Eine Anzahl von Gütern war nur bedingungsweise mit besonderem Frachtbrief an bestimmten Tagen zugelassen, zum Beispiel ätzende, leicht entzündbare oder sonst gefährliche Gegenstände, weiterhin „sperrige Güter" mit verhältnismäßig geringem spezifischen Gewicht, sowie außergewöhnliche große und schwere Güter[125]. Die Transportpflicht erstreckte sich auch nur auf Gegenstände, die nach dem Ermessen der Verwaltung zweckmäßig verpackt waren. Die Beförderung nicht ordnungsgemäß verpackter Sachen wurde nur ausnahmsweise vorgenommen, wenn sich der Versender zur Tragung der Gefahr und jeden Gewichtsverlustes sowie der Haftung für alle infolge des mangelhaft verpackten Zustandes entstehenden Schadens ausdrücklich unterwarf[126]. Die Pflicht zur sofortigen Durchführung der Beförderung bestand auch nur soweit, als die vorhandenen Transportmittel ausreichten[127].

---

[123] Art. 326 Abs. 1 des preußischen Entwurfs zum Allgemeinen Handelsgesetzbuch. Vgl. auch die Motive zu diesem Entwurf, Seite 177 f.

[124] Koch: Deutschlands Eisenbahnen, Band II, Seite 183 f.

[125] Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Band 4, Seite 611.

[126] Vgl. Vereinsgüterreglement von 1850, § 3.

[127] Koch: a.a.O. Seite 149. — Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Band 4, Seite 612.

Für die Ausführung der Beförderung waren in den Reglements Lieferfristen vorgesehen, die regelmäßig sehr weit bemessen waren[128]. Etwaige Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Lieferung beschränkten sich bei zweitägiger Überschreitung der Frist auf die Hälfte und bei längerer Zeit bis höchstens auf den ganzen Betrag der Fracht, wobei in einigen Fällen noch gewisse „Respekttage" zugerechnet wurden.

Eine Ersatzpflicht für Verlust oder Beschädigung der beförderten Güter bestand nicht, wenn eine absichtliche Übervorteilung der Verwaltung durch falsche Gewichts- oder Warenbezeichnung nachgewiesen wurde. Konnte das schädigende Ereignis auch bei größter Sorgfalt der Gesellschaft nicht abgewendet werden, so fiel ebenfalls die Haftung der Eisenbahn fort[129].

Für die nur beschränkt zur Beförderung zugelassenen Gegenstände übernahmen die Verwaltungen keine Haftung, sondern behielten sich darüber hinaus das Recht vor, vom Absender oder Empfänger Ersatz für alle Beschädigungen zu verlangen, welche durch diese Gegenstände an den Beförderungsmitteln oder anderen Gütern verursacht worden waren[130].

Bei einer Versendung in ganzen Wagenladungen leisteten die Eisenbahnen nur Ersatz, wenn ihnen ein Verschulden nachgewiesen wurde[131]. Das gleiche galt bei den durch Leckage, Verderben von Flüssigkeiten und Einrosten von Metallwaren verursachten Schäden.

Für den Inhalt eines verpackten Frachtgutes hafteten die Bahnen nur dann, wenn die innere Beschädigung unzweifelhaft mit einer vorhandenen äußerlich erkennbaren Verletzung der Verpackung in unmittelbarer Beziehung stand. Zum Nachweis des Ersatzanspruches mußten der Eisenbahn ein Verschulden, die Aufgabe eines unbeschädigten Inhalts sowie dessen gehörige Verpackung nachgewiesen werden.

Eine unbedingte Haftung trat nur ein bei Schäden, die durch Brand verursacht waren, bei den preußischen Staatsbahnen darüberhinaus auch für Diebstahl und Raub[132].

Die Höhe der Ersatzpflicht war begrenzt auf den allgemeinen Handelswert; ausgeschlossen war die Vergütung des entgangenen Gewinns. Soweit nicht eine besondere Versicherung durch die Zahlung eines Frachtzuschlags abgeschlossen war, betrug die Höchstgrenze des Wertersatzes 20 Taler je Zentner des beschädigten oder verlorengegangenen Gutes[133].

Diese beschränkenden Vorschriften der Reglements wurden nicht nur von der Wirtschaft als einseitige Ausnutzung der Machtstellung

---

[128] Zum Beispiel betrug die Lieferfrist bei dem mitteldeutschen Verbande zwischen Frankfurt und Berlin vier Tage. Vgl. Koch: a.a.O. Anlagenheft Seite 162.

[129] Vgl. § 14 Vereinsgüterreglement.

[130] Vgl. Vereins-Güterreglement von 1850, § 14, Ziffer 5 II.

[131] a.a.O. § 14, Ziffer 3.

[132] a.a.O. § 14, Nr. 2. Preußisches Reglement, §§ 60, 61.

[133] a.a.O. § 14, Nr. 16, Ziffer 7.

der Eisenbahnen heftig bekämpft[134], sondern auch von den Kreisen der Wissenschaft als unbillig für den Verkehrsnutzer angegriffen. Ein kurzer Überblick über die erhobenen Beschwerden zeigt ihre Berechtigung:

Es wurde vorgebracht, daß die Reglements nicht genügend bestimmte Vorschriften über die Einhaltung der Lieferfristen enthielten, da außer der schon reichlich bemessenen Ablieferungszeit noch gewisse Respekttage bedungen würden, so daß die Güter auf der Eisenbahn ungebührlich lange unterwegs seien[135]. Da eine Entschädigung wegen verspäteter Lieferung überhaupt nicht geleistet würde, wenn die Zahl und die Beschaffenheit der vorhandenen Betriebsmittel eine Verladung nicht ausführbar erscheinen ließ, könne jede verspätete Lieferung hierauf zurückgeführt werden[136].

Ebenfalls wurde die Willkürlichkeit der Gesellschaften bei der Bestimmung der Tatsachen, die für den Umfang der Haftung maßgeblich seien, beanstandet. Wenn die Verwaltung darüber zu entscheiden habe, ob ein Gut vorschriftsmäßig verpackt sei, könne hierdurch die Bahn ihre Haftung praktisch ausschließen, denn die andernfalls freiwillig übernommene Beförderung geschehe auf Gefahr des Versenders[137].

In den Fällen, in denen die Ersatzpflicht der Eisenbahnen abhängig sei von dem Nachweis eines besonderen Verschuldens der Verwaltung, führe die Umkehrung der Beweislast häufig zu einem völligen Ausschluß der Haftung[138]. Tatsächlich konnte es dem Verfrachter, der doch nur einen bedingten Einblick in den Betriebsablauf der Eisenbahnen hat, in der Regel nicht gelingen, das Verschulden der Verwaltung nachzuweisen.

Die in den Reglements vorgesehene Möglichkeit, durch Zahlung eines Frachtzuschlages eine höhere als die regelmäßige Entschädigung von 20 Taler je Zentner herbeizuführen, wurde angegriffen mit dem Hinweis, daß hiermit die Eisenbahnen sich für eine „gesetzliche Ver-

[134] Die Anwendung dieser Grundsätze führte zu einer weitgehenden Einschränkung der Ersatzpflicht der Eisenbahnen, über deren Folgen eine Schrift des Dresdener Handels ausführt:

„Wir selbst und unsere Freunde sind im Besitz vieler und weitschweifiger Prozeßakten gegen die Eisenbahnverwaltungen, die für die wahrhaft Berechtigten und wahrhaft Bedürftigen nur traurige Resultate aufweisen. Wir haben erkannt, daß bei Tausenden und abermals Tausenden von Beschädigungen an wertvollen Gütern nach so trüben Prozeßvorgängen niemand mehr wagt, sein Recht zu suchen, seinen Verlust schützen zu wollen." Vgl.: Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, herausgegeben 1860 vom Dresdener Handelsstand, Seite 59.

[135] Noback in Handelswissenschaften 1848, § 202 f.

[136] Röhrich: Die Eisenbahnen als Transportanstalten der Gegenwart, Gotha 1860, Seite 14.

[137] Daß tatsächlich die Willkür der Eisenbahnen sehr weit ging, zeigt das Vorgehen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, die bei gewissen Waren (losem Zucker, Reis, Guano, Hanf) durch Unterschrift eines Reverses die Anerkennung verlangte, daß die Güter nicht vorschriftsmäßig verpackt seien, ganz gleich, ob dies der Fall war oder nicht. Vgl. Preußisches Handelsarchiv 1859, Nr. 30.

[138] Penn: Güterverkehr und Eisenbahnen, Leipzig 1860, Seite 19.

bindlichkeit", die in der Vergütung des vollen Wertes des beschädigten Gutes bestehe, eine doppelte Gebühr zahlen ließen[139]. Die Bestimmung des Höchstsatzes für die Entschädigung bei nicht erfolgter Wertdeklaration und Zahlung des Frachtzuschlags diene lediglich dem Vorteil der Verwaltung, weil im Verlustfalle die tatsächliche Höhe des entstandenen Schadens trotzdem nachzuweisen sei. Auch der Zweck des Frachtzuschlags, eine Transportversicherung zu ersetzen, werde nicht erfüllt, weil in den Fällen, in denen die Haftpflicht der Eisenbahn fortfiele, trotz des Frachtzuschlags eine Entschädigungspflicht nicht bestände. Um für alle Fälle einem Verlust der Güter vorzubeugen, sei neben der Zahlung des Frachtzuschlags noch der Abschluß einer besonderen Transportversicherung erforderlich[140].

Der naheliegende Weg, die Autonomie der Eisenbahnverwaltungen durch einen Eingriff der Regierungen zu beschränken, hätte kaum zu einer Besserstellung der Verkehrsnutzer geführt. Bei der Unwahrscheinlichkeit eines gemeinsamen Vorgehens der Länder wäre die durch die Bemühungen der Eisenbahnvereine erreichte Einheitlichkeit des Verkehrs nur verlorengegangen. Außerdem war bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts ein großer Teil der Eisenbahnen in staatlicher Verwaltung, so daß aus dem Widerstreit des Schutzes der Verkehrsnutzer und der Erzielung eines möglichst großen Überschusses auf diesem Wege eine befriedigende Lösung kaum gefunden werden konnte.

Um dem einzelnen Verkehrsnutzer einen wirksamen Schutz gegen die Übermacht der Eisenbahnen zu gewähren, mußte ihm ein unmittelbar im Klagewege verfolgbarer Anspruch gegen die Eisenbahnen auf Erfüllung ihrer im öffentlichen Interesse liegenden Verpflichtungen eingeräumt werden, ohne daß die Anrufung der Aufsichtsgewalt des Staates erforderlich war. Dazu war die Regelung der Rechtsstellung des Eisenbahnverkehrs im Privatrecht notwendig, die bei der Schaffung eines einheitlichen deutschen Handelsrechts vorgenommen wurde.

Die Bestrebungen, die das berechtigte Interesse der Verkehrsnutzer verletzenden Vorschriften der Reglements zu beseitigen, fanden ihren Ausdruck in dem in erster Lesung zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch eingebrachten Antrag, folgende Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen:

> „Verträge, durch welche die Verbindlichkeit des Frachtführers, für den Schaden zu haften, welcher durch die von ihm oder seinen Leuten oder anderen Personen unterlassene Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers verursacht wird, beschränkt oder gänzlich aufgehoben wird, sind unverbindlich"[141].

---

[139] Das Deutsche Handelsgesetzbuch und die Eisenbahnen, Jena 1860, Seite 24.
[140] Vogt in Deutsche Vierteljahrsschrift 1859, Seite 56 ff.
[141] Protokolle über die Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, Nürnberg 1857, Seite 1857.

Hiergegen wurde geltend gemacht, daß die praktische Durchführung dieser Vorschrift nur möglich sei, wenn man die Eisenbahn zwingen könne, die Güter ungeachtet einer solchen Bestimmung anzunehmen. Wenn eine derartige Regelung überhaupt erforderlich sei, wäre es angemessen, Abhilfe durch die Regierung statt durch eine frachtrechtliche Festlegung zu schaffen, die diese Angelegenheit im Verwaltungswege bei der Konzessionserteilung erledigen solle.

Diese Beweisführung zeigt, wie abhängig die Gestaltung besonderer Beförderungsbedingungen von der Durchführung des Transportzwanges ist, ferner aber auch, daß die praktische Wirksamkeit des in § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 festgelegten Transportzwanges nicht als sehr weitgehend und durchgreifend eingeschätzt wurde.

Bei den Beratungen der Gesetzeskommission wurde weiterhin hervorgehoben, daß die bisherige Ausgestaltung der Haftung die Eisenbahnen gegenüber den anderen Frachtführern außerordentlich begünstige. Wörtlich wird hierzu ausgeführt:

„Da nun die Eisenbahnen ein faktisches Monopol für den Gütertransport hätten, indem vielfachen Erfahrungen zufolge neben ihr keine Konkurrenz bestehen könne, da sonach jeder, der ein Gut zu transportieren habe, mit ihnen kontrahieren müsse, so verstöße es allerdings gegen die guten Sitten, daß sich die Inhaber eines solchen Monopols eine geringere Haftbarkeit stipulierten als andere Frachtführer“ [142].

Diese Meinung wurde von der Kommission anerkannt, so daß in Artikel 339 des Ersten Entwurfs die Bestimmung Aufnahme fand:

„Verträge, durch welche die vorstehenden gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadensersatz beschränkt oder aufgehoben werden, haben keine rechtliche Wirkung“ [143].

Mit der Durchführung dieses Vorschlages wären die gesamten in den Reglements niedergelegten Bestimmungen des privaten Eisenbahnverkehrsrechts beseitigt worden. Gegen den Ausschluß des freien Vertragswillens im Eisenbahnfrachtrecht richtete sich einmal die Polemik der Theoretiker, ausgehend von der um die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts in Deutschland verbreiteten liberalen Wirtschaftsanschauung, die den Einzelnen in seinen Entschlüssen von jedem staatlichen Zwang frei stellen wollten[144]. Die herrschende Meinung[145] hielt die bestmögliche Ausnutzung des Monopols, welches die Eisenbahnen durch die natürliche Überlegenheit über das Landfrachtfuhrwerk innehatten, für zulässig.

[142] Protokolle der Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, Seite 827 f.

[143] a.a.O. Seite 828.

[144] Endemann: Der Entwurf des Deutschen Handelsgesetzbuches, Erlangen 1858, Seite 151. — Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Band 4, Seite 646 ff. Das Deutsche Handelsgesetzbuch und die Eisenbahnen, Jena 1860, Seite 3.

[145] Bessel-Kühlwetter: Das preußische Eisenbahnrecht, Köln 1855, 2. Teil, Seite 211. — Koch: Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, Erlangen 1877, Seite 7. Derselbe: Deutschlands Eisenbahnen, 2. Band, Seite 38 f.

Demgegenüber wurde mit Recht hervorgehoben, daß die Eisenbahnen ihre bevorzugte Stellung erst hätten erreichen können, nachdem ihnen der Staat selbst eine Reihe von Privilegien, wie das Enteignungsrecht, das Verbot der Errichtung von Konkurrenzunternehmungen, aus der Anerkennung der Bedeutung der Eisenbahnen im öffentlichen Interesse verliehen habe. Die Machtstellung der Eisenbahnen sei somit nicht nur durch die Anwendung lediglich tatsächlicher Mittel herbeigeführt worden, sondern sie verdanken sie ebenfalls den durch den Staat zu ihrem Schutz erlassenen Gesetzen. Hieraus folge die allgemeine Verpflichtung, den Verkehr im öffentlichen Interesse zu bedienen, bei deren Verletzung der Geschädigte einen unmittelbaren Anspruch auf Ersatz habe. Dieses Ergebnis könne aber nicht im Wege des Gewohnheitsrechts erzielt, sondern müsse durch die Gesetzgebung herbeigeführt werden[146].

Gegen die im Gesetz vorgesehene Regelung richtete sich vor allem der Widerstand der Eisenbahnverwaltungen selbst, die ihre Bedenken in einer Denkschrift vom Dezember 1859 den Bundesstaaten unterbreiteten.

Es wurde hier vorgebracht, daß der Entwurf, der ohne die sachverständige Mitwirkung der Eisenbahnverwaltungen fertiggestellt sei, die eigentliche Natur und das Wesen des Eisenbahnverkehrs zu wenig von dem der übrigen Frachtführer unterschieden habe, so daß sich die gesetzlichen Vorschläge als undurchführbar erweisen würden. Bei Anwendung der vorgeschlagenen Bestimmungen würde der Eisenbahnverkehr benachteiligt und das Interesse des Handelsstandes, welches auf weiterer Fortschrittsbewegung beruhe, schwer geschädigt werden.

Die Denkschrift weist im einzelnen die Berechtigung der bisher besonders im Vereinsreglement niedergelegten Bestimmungen nach. Sie beruft sich insbesondere darauf, daß nach sämtlichen deutschen Landesrechten und den darauf beruhenden Entscheidungen der Gerichte über die Receptumshaftung, die im Gesetzesentwurf Aufnahme gefunden habe, die gesetzlichen Bestimmungen durch Parteivereinbarung abgeändert werden könnten. Sie erhebt ferner Einwendungen gegen die den Eisenbahnverwaltungen zugemutete weitgehende Haftung für Verlust, Beschädigung und nicht rechtzeitige Lieferung. Abschließend wird beantragt:

1. „daß die Autonomie der Eisenbahnverwaltungen und das Recht, sie in Reglements geltend zu machen, im Handelsgesetzbuch selbst ausdrücklich aufrecht erhalten und auf ihre Autonomiebefugnis darin mit hingewiesen werde,
2. daß der Titel V des Handelsgesetzbuches vom Frachtgeschäft der Eisenbahnen bei der dritten Lesung demgemäß einer Revision und Änderung auf Grundlage dieser Denkschrift unterworfen werde und es den hohen Regierungen gefallen

[146] Das Deutsche Handelsgesetzbuch, a.a.O. Seite 4 f.

möge, sowohl Vertreter der Staatseisenbahnen als der Privatbahnen zum Zwecke der Revision zuzuziehen"[147].

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen überreichte unter Berücksichtigung der gewünschten Änderungen einen Gegenentwurf vom 25. Januar 1860, dessen Erfolg zunächst darin bestand, daß durch das preußische Handelsministerium eine Konferenz von kaufmännischen Sachverständigen und Direktoren der Eisenbahnverwaltungen in Berlin einberufen wurde. Auf Grund der Beratungen dieser Konferenz wurden von der preußischen Regierung Abänderungsvorschläge ausgearbeitet und zur dritten Lesung des Entwurfs der Kommission unterbreitet, dem sich auch der in Berlin abgehaltene Tag des „Allgemeinen Deutschen Handelstages" anschloß[148].

Die Forderungen der Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen wurden von verschiedener Seite als zu weitgehend angegriffen. So wurde ihnen entgegengehalten, „daß die höheren Interessen der Allgemeinheit erheischen, Sonderinteressen denselben unterzuordnen. — Monopolisten gegenüber habe die Gesetzgebung schützend einzutreten, wenn auch sonst das Recht der Verträge Anerkennung finden müsse"[149].

Gegenüber den Vorwürfen der Eisenbahnverwaltungen, daß die Ausführung der im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelung unmöglich und unausführbar sei, weist die Denkschrift des Dresdener und Chemnitzer Handelsstandes darauf hin, daß keineswegs die Furcht, höhere Entschädigungssummen zahlen zu müssen, sondern lediglich die vor größeren Verwaltungsaufgaben und der damit möglicherweise eintretenden Verminderung der Dividende die Eisenbahnen veranlasse, gegenüber den Vorschlägen der Gesetzeskommission die Behauptung des „Unausführbaren" aufzustellen[150]. Zur Anwendung der erforderlichen Mittel für die Verwaltung bestehe aber eine Rechtspflicht der Eisenbahnen, da die Beachtung des öffentlichen Wohles die alleinige rechtliche Grundlage der Konzessionserteilung gewesen sei[151]. Die Einstellung der Bahnen, zur Erzielung eines höheren Schadensersatzes als 20 Taler je Zentner einen Frachtzuschlag zu verlangen, um auf diese Güter besondere Aufmerksamkeit verwenden zu können, betrachtete die Dresdener Denkschrift als eine Verletzung der selbstverständlich unabweisbaren Pflicht jedes Frachtführers, allen zur Beförderung übernommenen Gütern die gleiche Sorgfalt zuzuwenden[152]. Den Drohungen der Eisenbahnen, bei der

[147] Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, a.a.O. Seite 28 f. — Eger: Das deutsche Frachtrecht mit besonderer Berücksichtigung des Eisenbahnfrachtrechts, Berlin 1883, Seite 142 f.

[148] a.a.O. Seite 143.

[149] W. Röhrich: Die Eisenbahnen als Transportanstalten der Gegenwart, Gotha 1860, Seite 18/19.

[150] a.a.O. Seite 24. Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, eine Gegenschrift des Handelsstandes zu Dresden und Chemnitz, Dresden 1860, Seite 44.

[151] a.a.O. Seite 45 f.

[152] a.a.O. Seite 51 f.

Durchführung der Vorschriften des Entwurfs zum Handelsrecht die Lieferfristen zu verlängern und den durchgehenden Frachtverkehr aufzugeben, sei eine große Bedeutung nicht zuzumessen; die Bahnen würden im Ernstfalle doch nicht dazu übergehen, da sich damit gegen ihr eigenes Interesse eine Erhöhung der Transportkosten und ein Verlust von vorher verfrachteten Gütern ergeben würde[153]. Die Richtigkeit dieses Einwandes ergibt sich aus der Entwicklung des Eisenbahnwesens, die zu einem Ausbau des Durchgangsverkehrs sowie einer Erhöhung der Transportgeschwindigkeit im Interesse einer weitgehenden Ausnutzung der Betriebsmittel geführt hat.

Mit gleicher oder ähnlicher Begründung wurde hauptsächlich aus den Kreisen des Handels gegen die Vorschläge der Eisenbahnverwaltungen Stellung genommen und die Beibehaltung der im Zweiten Entwurf zum Handelsgesetzbuch niedergelegten Bestimmungen durch Eingaben an die Nürnberger Kommission gefordert[154].

Obgleich die Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen nicht in vollem Maße die Anerkennung der Gesetzeskommission fand, hatte sie doch den Erfolg, daß unter ihrem Einfluß mehrere Länder (so Preußen, Bayern, Sachsen, Baden)[155] Erinnerungen gegen die völlige Beseitigung der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen im Zweiten Entwurf einbrachten. Die dabei von ihnen vorgelegten Vorschläge gingen dahin, die Autonomie der Bahnen nicht gänzlich aufzuheben, sondern nur insoweit einzuschränken, als es im Interesse des Verkehrs und der Wahrung der Belange des Handels erforderlich schien. Diese Anträge wurden von der Kommission angenommen in der Erwägung, daß bereits durch Mehrheitsbeschluß die Beseitigung der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen in Artikel 376 feststehe und es sich nur noch um die Aufstellung entsprechender Ausnahmen von dem darin ausgesprochenen Grundsatz handele[156].

Die gegenüber dem allgemeinen Frachtrecht für die Eisenbahnen zugelassenen Ausnahmen wurden in einem zweiten besonderen Ab-

[153] M. Penn: Güterverkehr und Eisenbahnen, Leipzig 1860, Seite 31.

[154] Zum Beispiel: Bericht des niederösterreichischen und des Prager Handelsstandes, Denkschriften der Kaufmannschaften zu Breslau, Augsburg, Köln, Dresden, München. Protokolle Seite 4672.

[155] Zur Begründung dieser Stellungnahme wurde ausgeführt: Es sei nicht der richtige Weg, die mißbräuchliche Geltendmachung der Überlegenheit der Eisenbahnen durch die Aufstellung derartiger einschneidender Rechtssätze (gemeint ist Art. 376 des Zweiten Entwurfs, der die Autonomie der Eisenbahnverwaltungen vollkommen beseitigte) zu verhindern, sondern dieses müsse vielmehr durch eine stete Überwachung der Eisenbahnverwaltungen durch die Regierungen der einzelnen Staaten, die Organe der Kaufmannschaft und die öffentliche Meinung geschehen. Die ungehinderte Vertragsfreiheit der Eisenbahnen sei auch deshalb unentbehrlich, um nicht jede gedeihliche Entwicklung des Eisenbahnverkehrs, der noch viel zu kurze Zeit bestehe und noch in der Ausbildung begriffen sei, als daß man ihn abschließend gesetzlich regeln könne, zu verhindern.

Diese Ansicht fand aber nicht die Billigung der Kommission, welche die zahlreichen Beschwerden des Handels und der Regierungen nicht unberücksichtigt lassen wollte. Vgl. Protokolle, Beilagenband 1861, Seite 66 ff.

[156] Protokolle, Beilagenband 1861, Seite 66 ff.

schnitt „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über das Frachtrecht hinzugefügt. In diesen Vorschriften hat die Forderung der Eisenbahnverwaltungen, ein von dem Handelsrecht abweichendes in den Reglements entwickeltes, eigenes Recht beizubehalten, insoweit Anerkennung gefunden, als die besonderen Verhältnisse des Eisenbahnverkehrs die gesetzliche Festlegung eines ihm entsprechenden Frachtrechts rechtfertigen. Man hat den Eisenbahnen die Befugnis zur vertragsmäßigen Beschränkung der Haftpflicht nicht vollkommen absprechen können. Da sie der strengen Receptumshaftung unterworfen und als Korrelat ihres Monopols auch zur Übernahme aller Güter verpflichtet waren, schien es angebracht, demgegenüber eine Beschränkung der Haftung der Eisenbahnen insoweit zuzulassen, als der Verlader, um geringere Frachtsätze zu erzielen, sich mit wesentlich einfacheren als den allgemein üblichen Sicherungsvorkehrungen begnügte (zum Beispiel fehlende Verpackung und Bedeckung) oder Güter zur Versendung brachte, die nach ihrer eigentümlichen Beschaffenheit (verderbliche und zerbrechliche Gegenstände, lebende Tiere) im Eisenbahntransport besonders gefährdet sind. Diese von den Eisenbahnverwaltungen entwickelten Grundsätze sind dadurch Bestandteile des gesetzlichen Frachtrechts geworden, mit Ausnahme der Vorschriften, die eine nicht zu rechtfertigende Benachteiligung der Verfrachter durch die Ausnutzung der Monopolstellung der Eisenbahnen bedeuteten.

Im Anschluß hieran wurde der Vorschlag gemacht, folgende Zusatzbestimmung an den Anfang des Abschnittes vom Eisenbahnfrachtgeschäft zu stellen:

„Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern:

1. die Güter an sich oder vermöge ihrer Verpackung, nach den Reglements, und im Falle die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transport sich eignen,
2. der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auflieferung der Güter und die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft,
3. die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen.

Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann.

In Ansehung der Zeit der Beförderung darf kein Absender vor dem Andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den

Transportverhältnissen, oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden."[157]

Gleichzeitig vollzog sich durch die Übernahme dieser Bestimmung in das private Handelsrecht eine dem Eisenbahnverkehrsrecht eigentümliche Entwicklung. In den Vorschriften des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838 ist die Pflicht der Eisenbahnen zur Beförderung der übergebenen Güter sowie zur gleichmäßigen Behandlung aller Verfrachter[158] nur gegenüber dem Staate begründet worden, da es als dessen Aufgabe schien, durch seine Aufsichtsgewalt die Innehaltung der die Verkehrsnutzer schützenden Bestimmungen zu sichern, insbesondere, wie bei dem gleichmäßigen Gebrauch der Straßen, auch die Inanspruchnahme der Eisenbahnverkehrswege jedem zu gleichen Bedingungen zu ermöglichen. Durch die Aufnahme dieser im öffentlichen Interesse liegenden Norm in das Handelsrecht sind die dem einzelnen daraus erwachsenden Befugnisse subjektive Rechte geworden, auf die er einen klagbaren Anspruch hat. Die Bedeutung dieser Vorschrift wurde noch durch den Antrag auf Aufnahme eines zu § 422 zusätzlichen vierten Absatzes hervorgehoben: „Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens"[159]. Zur Begründung führte man an, daß die Übernahme obiger Pflichten durch die Eisenbahnen solange keine zivilrechtliche Bedeutung erlangt hätte, als nicht festgelegt sei, daß die Eisenbahnverwaltungen, welche der Vorschrift zuwiderhandelten, dem Betroffenen schadensersatzpflichtig seien.

Hiermit sind die Forderungen der Verkehrseinheit, die Beförderungspflicht und die gleichmäßige Behandlung aller Verkehrsnutzer, zur Berechtigung eines jeden Verfrachters geworden, der sie den Eisenbahnen gegenüber selbständig verfolgen kann. Trotz der Monopolstellung der Bahnen wurde somit eine tatsächliche Gleichberechtigung der Verkehrsträger und der Verkehrsnutzer erzielt.

Der Umfang der gesetzlichen Transportpflicht war aber auf die eigene Bahnstrecke begrenzt. Reglementarisch dehnte sie sich jedoch schon seit dem ersten Vereins-Reglement von 1850[160] auf den Gütertransport von und nach allen Stationen der zum Verein gehörigen Eisenbahnverwaltungen, die für den Güterverkehr eingerichtet waren, aus.

In Artikel 423 AHGB wurde auch für die Eisenbahnbeförderung grundsätzlich die Receptumshaftung aufgenommen und alle Vertragsbestimmungen, die gegen die Haftung des Landfrachtführers eine Einschränkung darstellten, für unwirksam erklärt, soweit nicht in den folgenden Artikeln Ausnahmen enthalten waren. Damit waren die Mindesterfordernisse der Haftung, die alle Eisenbahnunter-

[157] Protokolle Seite 5037 f.
[158] § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838.
[159] Protokolle Seite 5040 f.
[160] Vgl. Seite 41 der Arbeit.

nehmungen zu beachten hatten, einheitlich gesetzlich festgelegt und dem Grundsatz der gleichen Verantwortlichkeit gegenüber allen Verkehrsnutzern Rechnung getragen.

Nach Fertigstellung der Denkschrift gegen den Zweiten Entwurf des Handelsgesetzbuches wurde auf der Danziger Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Juli 1860 der Beschluß gefaßt, eine Revision des Vereinsgüterreglements unter Berücksichtigung des Materials, das bei den Beratungen zu der verfaßten Denkschrift gewonnen war, vorzunehmen. Der daraufhin fertiggestellte Entwurf eines neuen Vereinsgüterreglements sollte am 1. Juli 1861 eingebracht werden. Inzwischen waren jedoch die oben angeführten zum Gesetz erhobenen Bestimmungen des Dritten Entwurfs beraten und veröffentlicht worden. Ein vollkommen neues Reglement herzustellen, war nicht erforderlich; um die notwendige Übereinstimmung mit den Vorschriften des AHGB herbeizuführen, genügte die teilweise Abänderung, da auch das Eisenbahnfrachtrecht des Gesetzes den Bestrebungen des Vereins teilweise nachgegeben hatte.

Dieses neue Reglement über den Vereinsverkehr hinaus auch auf den Verbands- und Lokalverkehr auszudehnen, konnte man sich nicht entschließen, weil in den deutschen Ländern, in denen das AHGB nicht oder erst in absehbarer Zeit eingeführt werde, die notwendige Überführung der Bestimmungen des AHGB hinsichtlich des Lokalverkehrs bedenklich schien. Es müsse außerdem den Verbänden selbst überlassen bleiben, ihre Reglements selbständig mit Rücksicht auf ihre besonderen Verkehrsverhältnisse zu gestalten[161]. Nach dem Widerstand einiger Eisenbahnverwaltungen trat das neue Reglement am 1. März 1862 in Kraft; die Vorschriften über die Haftung für Verlust und Beschädigung sowie Versäumung der Lieferfrist waren mit Rücksicht auf die handelsgesetzlichen Normen verschärft worden.

Zu einer vollkommenen Übereinstimmung der gesetzlich zulässigen, besonderen Beförderungsbedingungen ist es weder im Lokal- und Verbandsverkehr noch bei den Eisenbahnen, die nicht dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörten, gekommen. Außerdem beruhte die einheitliche Regelung im Vereins-Reglement lediglich auf vertraglicher Vereinbarung, da jede Eisenbahnverwaltung nach sechsmonatiger Kündigung von dem Übereinkommen über die Einführung des Reglements zurücktreten konnte[162].

Demgegenüber war die Vereinheitlichung des Eisenbahnfrachtrechts mit Ausnahme der Länder, die das AHGB nicht eingeführt hatten, weitgehend erreicht worden. Es bleibt zu untersuchen, ob dieses auch für die Gleichstellung der Verfrachter bei der Berechnung der Beförderungspreise im Sinne der Gleichbehandlung aller Verkehrsnutzer galt.

[161] Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens, Berlin 1891, Seite 197.

[162] Art. 19 des Übereinkommens für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. März 1862, in: Festschrift über die Tätigkeit ..., Seite 277 ff.

3. Die Ausgestaltung der Beförderungspreise.

Die im vorhergehenden Kapitel dargestellte Entwicklung der Beförderungsbedingungen auf den Eisenbahnen Deutschlands hatte gezeigt, daß die Ausgestaltung des Eisenbahnverkehrsrechts neben der Wahrung der Belange der Verkehrsnutzer gegenüber der Monopolstellung der Eisenbahnen getragen war von dem Gedanken, die Benutzung der Bahn jedem Staatsbürger zu den gleichen Bedingungen zu gewährleisten. Die tatsächliche Gleichstellung aller Verkehrsnutzer erfordert darüber hinaus, daß auch für die gleichen Verkehrsleistungen die gleichen Beförderungspreise erhoben werden. Die Verwirklichung dieses Grundsatzes war bei der Beschaffung des Eisenbahnwesens in diesem Zeitabschnitt nicht durchführbar. Im Gegenteil führte gerade der Übergang zum Privatbahnsystem seit dem Jahre 1860 zu einer Entwicklung des Eisenbahntarifwesens, in der von einer Gleichbehandlung aller Verfrachter keine Rede sein konnte, wie der folgende Überblick über die Grundzüge der Entwicklung des Eisenbahntarifwesens zeigt.

Mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und dem Entstehen größerer zusammenhängender Verkehrssysteme wurde — entsprechend der Vereinheitlichung der Beförderungsbedingungen — auch eine übereinstimmende Gestaltung der Eisenbahntarife, insbesondere die Einführung direkter Tarife zur Versendung von Gütern nach den Bahnhöfen verschiedener Eisenbahnverwaltungen notwendig. Dies war das Tätigkeitsfeld der schon erwähnten Eisenbahnverbände[163], die deshalb auch überwiegend als Tarifverbände bezeichnet wurden, weil ihre Hauptaufgabe in der Herstellung direkter Tarife zwischen den Eisenbahnverwaltungen, welche dem Verband angehörten, bestand.

Der erste im Jahre 1848 gegründete Norddeutsche Verband veröffentlichte für den Verbandsverkehr zwischen Köln, Hamburg, Berlin und Leipzig einen besonderen Verbandstarif, der eine Klasse für Eilgut, eine für gewöhnliches Frachtgut und neun Klassen mit ermäßigten Sätzen für besonders benannte Massengüter vorsah. Dieser Klassifizierung, bei der die Ermäßigungen nach dem Wert der Frachtgüter abgestuft waren, schlossen die norddeutschen Bahnen sich überwiegend auch für ihren Binnenverkehr an, ohne jedoch damit eine übereinstimmende Ausgestaltung der Tarifsysteme anzustreben.

Die Durchbildung des Klassifikationssystems wurde in erster Linie durch die privatwirtschaftliche Einstellung der Eisenbahnen bestimmt, die dahin ging, den Ertrag des Unternehmens möglichst zu steigern, und dazu führte, den Beförderungspreis nach dem Werte des Gutes zu bemessen. Da aber die Verkehrsverhältnisse und die wirtschaftliche Struktur der Gebiete, welche die Eisenbahnen erschließen, nicht einheitlich waren, ergab sich daraus eine erhebliche Abweichung in der Klassifikation der einzelnen Güter in den Tarifen der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen.

---

[163] Vgl. Seite 40 der Arbeit.

Scheffler geht in einer Abhandlung über die Tarife der Eisenbahnen[164] davon aus, daß die Transportkosten nicht auf allen Eisenbahnen denselben Wert haben könnten. Die Betriebskosten der Eisenbahnen seien abhängig von der Höhe des Anlagekapitals, von den im Verkehrsbereich der Bahnen herrschenden Löhnen und Preisen, von dem Ausmaß des Verkehrs und der Beschaffenheit des Bahnnetzes sowie von dem Verhältnis zwischen Güter- und Personentransport. Da diese Bedingungen von Bahn zu Bahn erhebliche Veränderungen aufwiesen, hält Scheffler die Bildung eines einheitlichen Tarifsystems nur für eine oder mehrere zusammenhängende Eisenbahnen, nicht jedoch für alle durchführbar. Bei der Ausbildung der Tarifsysteme müßte auf diese wirtschaftlichen Bedingungen Rücksicht genommen werden.

Mit diesen Ausführungen ist zu einem Teil die Uneinheitlichkeit der Klassifikationssysteme der einzelnen Eisenbahnverwaltungen erklärt.

Bei der Einführung der direkten Verbandstarife versuchte man, da häufig ein und dasselbe Gut bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen in verschiedenen Frachtklassen aufgeführt wurde, eine neue zusammengesetzte Klassifikation zu bilden, die naturgemäß noch unübersichtlicher ausfallen mußte als die der einzelnen Verwaltungen. Die zunehmende Verdichtung des Eisenbahnnetzes und die Entstehung weiterer Eisenbahnverbände trug darüber hinaus zur uneinheitlichen Gestaltung der Klassifikation und des Aufbaues der Eisenbahntarife bei[165]. Verschlimmert wurde dieser Zustand noch dadurch, daß die Beförderungspreise in den einzelnen Tarifen und auch im Verbandsverkehr[166] nicht nach gleichen Einheitssätzen berechnet wurden, sondern jede Eisenbahnverwaltung ihre besonderen Grundgebühren in den Verbandstarif einbezog.

Eine besondere Unsicherheit wurde weiterhin in das Tarifsystem gebracht, als mit der Vervollständigung des Eisenbahnnetzes die Verkehrsgebiete der einzelnen Eisenbahnverwaltungen und -verbände ineinander übergingen und bei den Knotenpunkten ein Wettbewerb der verschiedenen Bahnen einsetzte. Um möglichst viel Verkehr auf die eigenen Linien zu ziehen, schufen die Eisenbahnverwaltungen und -verbände für einzelne Verkehrsbeziehungen besondere Ausnahmetarife, die gegenüber den für eine Konkurrenzbahn geltenden Tarifen eine Ermäßigung gewährten. Als seit den sechziger Jahren die Verwirklichung des Wettbewerbs auch im Eisenbahnverkehr verlangt wurde, kam es zu einer immer weitgehenderen Gewährung von Ausnahmetarifen, einem Wechsel in der Klassifikation und damit zu einer Unbeständigkeit und Unübersichtlichkeit des Eisenbahntarifwesens, die die Interessen der Verkehrsnutzer erheblich schädigten und zu einem scharfen Protest gegen diese Tarifpolitik der Eisenbahnen in

[164] H. Scheffler: Die Transportkosten und die Tarife der Eisenbahnen, untersucht auf Grund der Betriebsresultate, Wiesbaden 1860.

[165] Ullrich: Das Eisenbahntarifwesen, Berlin 1886, Seite 222.

[166] Ullrich: in Archiv für Eisenbahnwesen, 1885, Seite 284 f.

der Öffentlichkeit führten. Die Angriffe richteten sich vor allem gegen bestimmte Erscheinungen im Eisenbahntarifwesen, die mit den Worten Differential-, Rabattarife und Refaktien bezeichnet wurden.

Als Differentialtarife galten alle diejenigen, die den Beförderungspreis ungleichmäßig (differentiell) festsetzten und damit einem Verfrachter günstigere Bedingungen für die Beförderung seiner Waren gewährten als den anderen. Eine unterschiedliche Berechnung der Beförderungspreise lag jedoch bei dem Nebeneinander verschiedener Tarifsysteme und Klassifizierung der Güter vor, so daß die Bezeichnung Differentialtarif unbestimmt und je nach der Interessenlage des einzelnen war.

Bei dem Meinungsstreit über die Differentialtarife setzte daher die im Jahre 1872 zusammengetretene Enquêtekommission, die auf Antrag des Reichstages durch die Reichsregierung aus je fünf Vertretern der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie sowie der Eisenbahngesellschaften gebildet wurde, vor Eintritt in die Sachberatungen den Begriff der Differentialtarife folgendermaßen einheitlich fest:

Man bezeichnete als Differentialtarife die Frachtunterschiede,

1. „welche auf der Einrechnung eines festen Zuschlags neben dem Meilensatze in dem Tarif beruhen,
2. welche dadurch entstehen, daß man mit der zunehmenden Entfernung niedrigere Meilensätze anwendet,
3. welche dadurch entstehen, daß ohne Rücksicht auf Entfernungen ein Gesamtfrachtsatz aufgestellt wird, wie er dem Bedürfnis entspricht und dem Zwecke, der erreicht werden soll, dienlich erscheint,
4. welche entstehen durch die verschiedene Tarifklassifikation der Eisenbahnen“[167].

Nach Gründung der Eisenbahntarifverbände wurden in einzelnen Fällen die Beförderungssätze für besondere Verbandsverkehrsbeziehungen herabgesetzt[168], während für den Lokalverkehr der einzelnen Bahnen die höheren Einheitssätze beibehalten wurden. In dem Bestreben, die Absatzgebiete der in den einzelnen Verkehrsbezirken erzeugten Güter zu erweitern und mit dem vermehrten Verkehr auch einen höheren Ertrag der Unternehmungen zu erzielen, führten die Eisenbahnverwaltungen auch ihrerseits in steigendem Umfange direkte Tarife für eine große Anzahl von Gütern ein, die gegenüber den Lokaltarifen eine Ermäßigung aufwiesen. Diese Differentialtarife waren also eine Folge des Gegensatzes zwischen Lokal- und Verbandsverkehr einerseits und direktem Verkehr andererseits. Sie wurden beseitigt, wenn die Klassifikation des Verbands- und direkten Verkehrs in den Lokalverkehr übergeführt wurde oder die

[167] Perrot: Die Differentialtarife der Eisenbahnen, Berlin 1874, Seite XVIII.

[168] So zum Beispiel die Ermäßigung für Rohzucker im Verbandsverkehr des norddeutschen Tarifverbandes im Jahre 1850/51 zwischen Deutz-Duisburg und den norddeutschen und mitteldeutschen Verbandsstädten, ebenso auch zwischen Harburg und den westdeutschen Städten. Vgl. Krönig: Die Differentialtarife der Eisenbahnen, Berlin 1877, Seite 9.

benachteiligten Bahnhöfe von dem Lokalverkehr in den Verbands- und direkten Verkehr aufgenommen wurden.

Zu diesen sogenannten formellen differentiellen Tarifen, die aus dem Nebeneinander mehrerer in der Tariffestsetzung selbständiger Eisenbahnverwaltungen und -verbände entstanden sind, kommen die materiellen Differentialtarife, die von den bestehenden Frachtsätzen eine besondere ausnahmsweise gewährte Ermäßigung gewähren. Zur Einführung dieser Ausnahmetarife gingen die Bahnen in den Eisenbahnknotenpunkten aus Wettbewerbsgründen über, um ihr bisheriges Verkehrsaufkommen nicht zu verlieren oder sogar zu vergrößern. Die Entwicklung wurde besonders deutlich bei der Aufhebung des Sundzolls durch Dänemark im Jahre 1856.

Mit diesem Ereignis setzte zwischen den Ostseehäfen, insbesondere Stettin, und den Nordseehäfen ein Wettbewerb um den Export ein. Es wurde in der folgenden Zeit ein heftiger Tarifkampf zwischen den Eisenbahnlinien Wien—Stettin/Danzig einerseits, Hamburg—Berlin/Magdeburg—Bodenbach und Hamburg—Prag andererseits geführt. Im Jahre 1848 waren zwischen den Verwaltungen der österreichischen Nordbahn, der preußischen Wilhelmsbahn, der niederschlesisch-märkischen und der Berlin—Hamburger Eisenbahn Verhandlungen über die Vereinbarung eines direkten Tarifs Wien—Hamburg und Wien—Stettin gepflogen worden. Die Folge war, daß sich die Fracht von Hamburg nach Wien bei direktem Verkehr billiger stellte als bei einer Unterbrechung der Beförderung, beispielsweise in Breslau, und Weitersendung nach Österreich. Gegen diesen Tarif und die spätere Vereinbarung aller derjenigen, die den Verkehr zwischen den Nordsee- und Ostseehäfen und Österreich und seinen Hinterländern vermittelten, zu denen besonders die obengenannten zwischen den Nord- und Ostseehäfen aus Wettbewerbsgründen eingeführten auf die Aufhebung des Sundzolls zurückgehenden Ausnahmetarife gehörten, richtete sich der Widerstand der Breslauer Handelskammer, die in dieser Tarifpolitik eine Schädigung des Breslauer Zwischenhandels erblickte[169]. Hinzukamen noch die besonderen direkten Tarife von Stettin/Hamburg nach Wien, die sich[170] gegen den Wettbewerb der Linie Triest—Wien wandten; auf Grund der Forderungen des Berliner Handels dehnte man sie auch auf den Verkehr der Hafenstädte mit den deutschen Binnenhäfen aus.

Bei der Feststellung der Wettbewerbstarife stellte man von vornherein nicht mehr bestimmte Einheitssätze für die einzelnen Klassen auf, sondern die Tarife wurden vielmehr nach der Höhe des gesamten Streckensatzes der Wettbewerbslinien berechnet, so daß sie einer Ermäßigung der Tarife einer anderen Konkurrenzbahn sofort folgten.

Den Gegensatz zu den Differentialtarifen, die ganz allgemein allen sich der begünstigten Verkehrsbeziehung bedienenden Versendern offenstanden, bildeten die Vergünstigungen, die nur einem oder

[169] Krönig: Die Differentialtarife der Eisenbahnen, Berlin 1877, Seite 12 f.
[170] a.a.O. Seite 67 f.

einer Gruppe von Verfrachtern gewährt wurden. Diese sogenannten Rabattarife stellten nichts anderes dar als besondere Differentialtarife, wobei für die Ermäßigung die Auflieferung einer bestimmten Mindestmenge maßgebend war. Sie wurden in größerem Umfange von den Eisenbahnen eingeführt, um die Hauptverkehrsnutzer zur Versendung auf der eigenen Linie zu veranlassen. Obgleich hierdurch eine Begünstigung der größeren Verkehrsinteressenten zu Ungunsten der kleineren eintrat, vollzog sie sich dennoch unter den Augen der Öffentlichkeit und wirkte sich deshalb nicht besonders nachteilig aus.

Anders war es demgegenüber mit den geheimen Rückvergütungen (Refaktien), die meistens in der Form in Erscheinung traten, daß eine Verwaltung für einen bestimmten Verkehr einen Agenten, gewöhnlich einen Spediteur, anstellte, der die Aufgabe hatte, der auftraggebenden Eisenbahngesellschaft möglichst viel Verkehr zuzuleiten. Als Provision wurde ihm dafür ein bestimmter Teil der Fracht oder ein Teilbetrag des Entgelts von jeder beförderten Tonne gewährt. Diese Vergünstigung wandte dann der Spediteur unter stillschweigender oder ausdrücklicher Genehmigung seinen Kunden gegenüber an und bestritt die Ausgaben von den ihm besonders gewährten Rückvergütungen. Diese Erscheinung im Eisenbahntarifwesen erregte die Mißbilligung der Öffentlichkeit im besonderen Maße, wobei erschwerend hinzukam, daß nicht nur die Privatunternehmungen, sondern auch die Staatsbahnverwaltungen, besonders der süddeutschen Staaten, Refaktien gewährten.

Die Uneinheitlichkeit des Tarifwesens wurde nicht allein von den Verkehrsnutzern, sondern auch von den Eisenbahnverwaltungen selbst als nachteilig empfunden. Es schlossen sich deshalb die norddeutschen Tarifverbände zur Vereinbarung und Fortbildung gleichmäßiger tarifarischer Einrichtungen in einem „Tarifverband" zusammen, der einen gleichmäßigen Tarifaufbau auf der Grundlage der Wertklassifikation einführen sollte, bei der für die Berechnung des Beförderungspreises von dem Wert der Güter ausgegangen wurde. Eine durchgreifende Besserung konnte aber hierdurch nicht erreicht werden, weil innerhalb des Verbandes die Klasseneinteilung und auch die Einordnung der Güter in die verschiedenen Klassen selbständig den einzelnen Eisenbahnverwaltungen überlassen blieb. Gerade die Willkürlichkeit, mit der die Eisenbahnverwaltungen die einzelnen Waren in die verschiedenen Tarifklassen einreihten, wurde für die Uneinheitlichkeit des Eisenbahntarifwesens verantwortlich gemacht[171].

Es wurde demgegenüber gefordert, daß die Grundlage für die Tarifbildung die von der Bahn zur Beförderung ausgeführte Leistung und die durch den Transport bedingten Kosten bilden müßten. Dieses seien die „natürlichen" Tarifgrundlagen, bei deren Beachtung eine Unübersichtlichkeit des Tarifwesens nicht eintreten könne[172].

[171] Vgl. die Ausführungen von d'Avis in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1870, Seite 409 ff.

[172] Denkschrift, die Erhöhung der Eisenbahngütertarife betreffend, Berlin 1874, Seite 28 f.

Ein derartiges „natürliches Tarifsystem" wurde zuerst im Jahre 1867 für die nassauische Staatsbahn und später für die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen eingeführt unter dem Namen Wagenraumtarif. Er wies eine Klasse für Eilgut, eine für Stückgut und vier Wagenladungsklassen auf, bei denen sich der Tarif je nach der Menge der aufgelieferten Güter und der Beförderungsart — im gedeckten oder ungedeckten Wagen — richtete.

Dieses einfache Tarifsystem erhielt die Anerkenung der Verkehrsnutzer, die darin eine Möglichkeit sahen, die Mißbräuche und die Willkürlichkeit der Tariffestsetzung im Klassifikationssystem zu zu beseitigen. Der Wagenraumtarif wurde seit dem Jahre 1872 auch im Verkehr der südwestdeutschen Staaten und späterhin im gesamten reichsdeutschen Verkehr mit Südwestdeutschland aufgenommen. Es ist bezeichnend, daß der Wagenraumtarif in den Ländern eingeführt worden ist, in denen sich die Eisenbahnen in der Hand des Staates befanden. Der Wagenraumtarif, dessen Grundlage die Selbstkosten der Beförderung sind, stand auch im Gegensatz zu der erwerbswirtschaftlichen Einstellung der Privatbahnen, die mit der Anpassung der Beförderungspreise an den Wert der Güter einen möglichst hohen Gewinn erzielen konnten und wollten. Die Ausdehnung des Wagenraumtarifsystems wurde auch am heftigsten von den norddeutschen Privatbahnen bekämpft.

Neben dem Klassifikations- und dem Wagenraumtarifsystem wurde im Jahre 1874 von den bayrischen und württembergischen Eisenbahnen noch ein drittes eingeführt, das entsprechend dem Wagenraumsystem eine Eilgut-, eine Stückgut und zwei Wagenladungsklassen enthielt, daneben aber auch drei Sonderklassen besaß, die nach dem Wert der Güter abgestuft waren. Es setzte sich damit als Zwischenlösung aus beiden Tarifsystemen zusammen und wurde deshalb als „gemischtes" System bezeichnet.

Das Eisenbahntarifwesen wurde durch das Nebeneinanderbestehen der drei Tarifsysteme noch uneinheitlicher und unübersichtlicher[173]. In zahlreichen Zeitungsartikeln, Schriften, Handelskammerberichten und volkswirtschaftlichen Versammlungen wurden darüber mehr oder minder heftige Beschwerden geführt. Wie schädigend die Unordnung und Systemlosigkeit des Tarifwesens auf das Wirtschafts-

[173] So zählte man im Güterverkehr am 1. August 1875 mit Ausnahme von Bayern im Reich:
41 Lokal-Gütertarife,
31 lokale Personen- und Gütertarife,
212 Verbandstarife,
128 andere direkte Tarife für den Verkehr deutscher Bahnen unter sich,
96 direkte Tarife in dem Verkehr mit außerdeutschen Bahnen,
4 Tarife für Transit,
429 Spezialtarife für einzelne Transportgegenstände.
Vgl. A. Krüger: Zur Geschichte des Bismarckschen Reichseisenbahnprojekts vom Jahre 1876, Berlin 1909, Seite 14.
Im Jahre 1876 wurde die Zahl der gesamten im Eisenbahngüterverkehr vorhandenen Tarife auf über 1500 geschätzt. Vgl. Ztg. des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1876, Nr. 31.

leben einwirkte, ist aus diesen zeitgenössischen Berichten zu erkennen, von denen einige im Auszug im Anhang 1 bis 7 wiedergegeben sind.

Die Reform des Eisenbahntarifwesens war schließlich so dringend geworden, daß über die Kreise der Verkehrsnutzer hinaus das politische und Wirtschaftsleben daran Anteil nahm. Hier begegnete sich der Wunsch des Reiches, die Eisenbahnen unter den Einfluß seiner Zentralgewalt zu bringen, mit diesem Reformbedürfnis, so daß das Reich als bedeutendste Aufgabe auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik die Vereinheitlichung des Tarifwesens betrachtete.

Zu diesem Zwecke war dem Reich in Artikel 45 der Reichsverfassung die Tarifhoheit und die Kontrolle über das Tarifwesen übertragen worden. Das Reich sollte „baldigst auf allen Eisenbahnen Deutschlands übereinstimmende Betriebsreglements einführen und für eine möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife sorgen“[174]. Die Durchführung der Tarifreform hatte in erster Linie das Reichseisenbahnamt, das 1873 zum Zwecke der Ausübung der dem Reich über das Tarifwesen zustehenden Befugnisse geschaffen worden war, vorzubereiten und einen dem Artikel 45 der Reichsverfassung entsprechenden Reformvorschlag zu entwerfen. Bismarck unterbreitete im Jahre 1874 dem Bundesrat den im Reichseisenbahnamt ausgearbeiteten Vorschlag[175], gleichzeitig mit einer 20prozentigen Erhöhung der Gütertarife ein einheitliches Tarifsystem einzuführen[176]; hierzu sollte das gemischte System gewählt werden. Der Bundesrat stimmte dem Entwurf im Januar 1875 zu.

Zur Durchführung der Tarifreform fanden Beratungen im Eisenbahnamt statt, die später unter Beteiligung von Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft zur „Enquête“ über die zweckmäßigste Art der Tarifreform erweitert wurden. Diese Kommission kam zu dem Ergebnis[177], daß eine einheitliche Tarifgestaltung auf dem Boden des gemischten Systems dringend notwendig sei, aber über die nähere Ausgestaltung von den beteiligten Kreisen eine grundsätzliche Einigung nicht erzielt worden wäre[178]. Mit Rücksicht hierauf riet die Enquêtekommission von der Einführung eines einheitlichen Gütertarifs ab. In einer vom Reichseisenbahnamt ausgearbeiteten Denkschrift wurde dieses Ergebnis der Enquête an den Bundesrat weitergeleitet, der, da eine genügende Klärung der verschiedenen Gegensätze nicht erreicht worden war, für die Durchführung der Tarif-

[174] Artikel 45 der Reichsverfassung von 1871.

[175] Von der Leyen: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, Seite 74 f.

[176] Denkschrift, die Erhöhung der Gütertarife betreffend, Berlin 1874, Seite 32.

[177] Der Kommissionsbericht ist wiedergegeben in Hirths Annalen 1876, Seite 596 ff.

[178] Denkschrift des Reichseisenbahnamts vom 16. Mai 1876, in Ullrich: Eisenbahntarifwesen, Berlin 1886, Seite 258. Die Entwicklung des Gütertarifwesens der deutschen Eisenbahnen, herausgegeben von dem Verein der Privateisenbahnen, Berlin 1879, Seite 12.

reform keine weiteren Schritte unternahm. Damit war der Versuch des Reiches zur Lösung der Eisenbahntariffrage gescheitert.

Die Ursache für das Mißlingen der Tarifvereinheitlichung, obgleich man sich allgemein über die Notwendigkeit ihrer Durchführung einig war, lag in der organisatorischen Zersplitterung durch das Nebeneinander der zahlreichen selbständigen Eisenbahnverwaltungen. Die Einführung eines einheitlichen Tarifsystems hätte zu einer Bindung der Eisenbahngesellschaften geführt, die sich gegen ihr Gewinnstreben richtete. Es wurde auch von einzelnen Mitgliedern der Enquêtekommission erkannt, daß die notwendige Voraussetzung der Tarifvereinheitlichung die Schaffung eines einheitlich organisierten Verkehrsnetzes war. So äußerten sich von Wedell und Stumm:

„Die von der Kommission gewonnenen Verständigungspunkte seien zwar als eine vorteilhafte Grundlage zur Beseitigung der dringendsten Übelstände im deutschen Tarifwesen anzuerkennen, sie erfüllen aber nicht die Forderungen, welche an eine genügende Lösung der Tarifreformfrage mit Recht gestellt würden. Die Verkehrsinteressen erheischten immer gebieterischer, daß gleichzeitig mit dem einheitlichen Tarifsystem eine gemeinschaftliche Grundlage für die Höhe der Tarifsätze zur Einführung gelange, daß überhaupt die deutschen Eisenbahnen, dem Charakter der öffentlichen Transportanstalt entsprechend, auf allen Gebieten nach gleichen Normen und als einheitliches Netz verwaltet werden. Bei dem heutigen Besitzstande der deutschen Bahnen lasse sich diese Forderung nicht durchführen, ohne berechtigte Privatinteressen erheblich zu schädigen; es erscheine deshalb als zwingendes Bedürfnis der Verkehrs- und allgemeinen Wirtschaftsinteressen, daß die Herstellung eines einheitlichen über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichseisenbahnnetzes herbeigeführt werde“ [179].

Delbrück und Bergmann führten aus, „daß die Durchführung eines ganz Deutschland umfassenden einheitlichen Tarifsystems notwendig die Herstellung eines einheitlichen über ganz Deutschland sich erstreckenden Reichseisenbahnnetzes im Gefolge haben müsse, sei es, daß dieses durch Ankauf der Bahnen, sei es, daß es durch andere Kombinationen hergestellt werde, wenn nicht stets wieder neue, den Verkehr tief schädigende Wirrnisse entstehen oder durch an sich unberechtigte Übergriffe in wohlerworbene Rechte schwere Verluste für einzelne und für den Nationalwohlstand eintreten sollen“ [180].

[179] Ullrich: Eisenbahntarifwesen, Berlin 1886, Seite 257.
[180] a.a.O. Seite 258.

III. Abschnitt.

Die Durchführung des Staatsbahnsystems und ihre Bedeutung für die Entwicklung zur Verkehrseinheit.

I. Die Entstehung einer organisatorischen Verkehrseinheit.

1. Der Versuch der Gründung einer Reichseisenbahn.

Der Zusammenschluß der einzelnen Eisenbahnunternehmungen in Deutschland zu einer einheitlichen Verwaltung war bei dem Selbständigkeitsstreben der Privatgesellschaften und der betonten Eigenstaatlichkeit der deutschen Länder, die die volle Herrschaft über ihren Eisenbahnbesitz zu erhalten suchten, nicht zu erwarten. Dieses Ziel konnte nur erreicht werden, wenn der völkerrechtliche Deutsche Bund durch einen staatsrechtlichen Verband ersetzt worden war und die Eisenbahneinheit den erforderlichen Rückhalt an einer politischen Einheit gewinnen konnte. Daß dieses damals klar erkannt wurde, ergibt sich daraus, daß sowohl bei dem Reichsgründungsversuch von 1848/49 als auch in den Verfassungsurkunden von 1867 und 1871 Bestimmungen über das Verhältnis der Eisenbahnen zum Reich vorhanden waren. So sollte nach dem Entwurf der Reichsverfassung von 1849 in Artikel VI §§ 28 bis 30[181] der Reichsgewalt die Oberaufsicht und das Gesetzgebungsrecht über die Eisenbahnen und deren Betrieb, soweit es der Schutz des Reiches oder das Interesse des allgemeinen Verkehrs erforderlich macht, eingeräumt werden. Mit der Verwirklichung dieser Bestimmungen wäre die Grundlage für eine selbständige Reichseisenbahnpolitik geschaffen worden, die eine organisatorische Verkehrseinheit schon um die Mitte des 19. Jahrhunderts ermöglicht hätte.

Es ist fast überflüssig darauf hinzuweisen, welche Aussichten für eine machtvolle Wirtschaftspolitik eine zielbewußte Handhabung der Reichsverkehrseinheit geboten hätte zu einem Zeitpunkt, wo der Aufbau des Eisenbahnnetzes erst begonnen hatte, und welche Ersparnisse bei einem nach einheitlichen Gesichtspunkten durchgeführten Ausbau des Eisenbahnnetzes hätten gemacht werden können.

Mit dem Scheitern des Reichsgründungsplanes ging jedoch dieser Rückhalt für eine selbständige zentrale Verkehrspolitik wieder verloren. Die Vorschriften des Verfassungsentwurfs von 1849 waren für die weitere Entwicklung insofern von Bedeutung, als sie den

[181] Wiedergegeben im Anhang 8.

Bestimmungen der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen zum Vorbild gedient haben.

Die Bestrebungen zur Schaffung einer Eisenbahnverkehrseinheit wurden bei der Gründung des Deutschen Reiches wieder aufgenommen. In Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung von 1871[182] wurde „das Eisenbahnwesen und die Herstellung von Land- und Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Deutschen Reiches" unterstellt und dies in einem besonderen Abschnitt der Verfassung, Artikel 41 ff., im einzelnen festgelegt. Die Verwaltung der Eisenbahnen blieb dabei den Bundesregierungen überlassen, denen aber mit Ausnahme von Bayern, das nur militärische Auflagen zugunsten des Reiches einhalten mußte[183], die Pflicht auferlegt wurde, „die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behuf auch die neu herzustellenden Bahnen nach einheitlichen Einrichtungen anlegen und ausrüsten zu lassen"[184].

Zu diesem Zweck sollten übereinstimmende Betriebseinrichtungen geschaffen werden. Das Reich hatte die Aufsichtsbefugnis darüber, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nötige Sicherheit gewährenden Zustand erhalten und entsprechend dem Verkehrsbedürfnis mit den erforderlichen Einrichtungen versehen. Die Eisenbahnverwaltungen waren ihrerseits verpflichtet, die für den durchgehenden Verkehr notwendigen Züge und den Übergang der Betriebsmittel von einer Bahn auf die andere sowie direkte Abfertigung zu gewährleisten. In Artikel 45 f. ist dem Reich die Kontrolle über das Tarifwesen übertragen, das für übereinstimmende Betriebsreglements und für möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife Sorge tragen sollte.

Die Bestimmungen der Reichsverfassung gaben dem Reich keine unmittelbare Eingriffsbefugnis[185]. Sie beschränkten es vielmehr auf die Überwachung und Aufsicht über das Eisenbahnwesen. Die Möglichkeit zur Anordnung von Zwangsmaßregeln und zum Erlaß von Verordnungen konnte dem Reich erst durch ein entsprechendes Reichsgesetz gegeben werden.

Bismarck beabsichtigte den Erlaß eines derartigen Gesetzes über die Einrichtung einer Reichsbehörde, welches die dem Reich nach der Verfassung dem Eisenbahnwesen gegenüber zustehenden Befugnisse ausüben sollte. Um die Einstellung der Bundesstaaten zu dieser Maßnahme zu erfahren, beauftragte er die deutschen Gesandten bei den

[182] Wegen der Übereinstimmung der das Eisenbahnwesen betreffenden Vorschriften in der Verfassung des Norddeutschen Bundes und des Deutschen Reiches erübrigt sich ein Eingehen auf die Verfassung des Norddeutschen Bundes.

[183] Artikel 46 III, Reichsverfassung von 1871.

[184] Artikel 42, Reichsverfassung von 1871.

[185] Laband: Deutsches Staatsrecht, 5. Auflage, Band 3, Seite 118 f. — G. Meyer: Lehrbuch des deutschen Verwaltungsrechts I, § 164, 4. — V. Seidel: Kommentar zur Reichsverfassung von 1871, Seite 274.

Bundesregierungen[186], die Stellungnahme der Bundesstaaten zu dem Gedanken der Einsetzung einer Reichseisenbahnbehörde zu erfahren. Sein Plan fand aber nur bei den kleineren Ländern Anklang, während Sachsen, Württemberg und Bayern sich ablehnend verhielten.

In diesem Zeitpunkt erhielt Bismarck im Reichstage Unterstützung durch einen Antrag des Abgeordneten Elben über die Errichtung eines Reichseisenbahnamtes. Die Stimmung im Reichstage war nach den Enthüllungen des Abgeordneten Lasker über Mißstände bei der Konzessionserteilung[187] für die weitere Verwirklichung der Reichsaufsicht günstig, so daß der Gesetzentwurf schon in kurzer Zeit dem Bundesrat zur Genehmigung vorgelegt werden konnte. Seine Annahme im Bundesrat ist nur den persönlichen Bemühungen des Reichskanzlers, der in der entscheidenden Sitzung den Vorsitz führte[188], zu verdanken. Das am 27. Juni 1873[189] erlassene Gesetz über die Errichtung eines Reichseisenbahnamts übertrug dieser Behörde, die nur den Weisungen des Reichskanzlers unterstellt war, innerhalb der durch die Verfassung bestimmten Zuständigkeit des Reiches das Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen; das Reichseisenbahnamt hat weiterhin

„für die Ausführung der in der Reichsverfassung enthaltenen Bestimmungen, sowie der sonstigen auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Gesetze und verfassungsmäßigen Vorschriften Sorge zu tragen;

auf Abstellung der in Hinsicht auf das Eisenbahnwesen hervortretenden Mängel und Mißstände hinzuwirken.

Dasselbe ist berechtigt, innerhalb seiner Zuständigkeit über alle Einrichtungen und Maßregeln von den Eisenbahnverwaltungen Auskunft zu fordern oder nach Befinden durch persönliche Kenntnisnahme sich zu unterrichten und hiernach das Erforderliche zu veranlassen“[190].

Schon bei den Verhandlungen über den Erlaß dieses Gesetzes ist es als die wichtigste Aufgabe dieser Behörde bezeichnet worden, den Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes auszuarbeiten. Mit Rücksicht darauf sind die Vorschriften über die Durchführung der vom Reichseisenbahnamt getroffenen Verfügungen nur vorläufig „bis zum Erlaß eines Reichseisenbahngesetzes“ geregelt worden[191].

Bereits bis zum März 1874 war im Reichseisenbahnamt der Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes ausgearbeitet worden, nach dem

---

[186] Von der Leyen: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, Anlage 17.

[187] Vgl. z. B. die im Verlag von Thiele unter dem Titel „Gründergeschichten, Enthüllungen aus den Akten der Spezialkommission zur Untersuchung des Eisenbahnkonzessionswesens und deren kritische Beleuchtung“ erschienene Schrift, Berlin 1874.

[188] Von der Leyen: a.a.O. Seite 64.

[189] RGBl. Seite 164.

[190] Gesetz, betreffend die Errichtung eines Reichseisenbahnamts, vom 27. Juni 1873, § 4, Z. 2/3, RGBl. Seite 164.

[191] a.a.O. § 5.

zunächst nur einzelne der Reichsaufsicht verfassungsmäßig unterliegende Zweige des Eisenbahnwesens der Beaufsichtigung durch das Amt unterworfen werden sollten. Die öffentliche Kritik beurteilte diese Regelung ungünstig, weil die Landesaufsicht daneben noch bestehen blieb. Die Äußerungen der Landesregierungen waren ebenfalls ablehnend, wobei die Tätigkeit des Reichseisenbahnamts als unnötige Einmischung in den Betrieb und die Verwaltung der eigenen Eisenbahnverwaltungen bezeichnet wurde[192].

Der Entwurf wurde darauf zurückgezogen und im Jahre 1875 durch einen neuen ersetzt, nach dem dem Reich die unmittelbare Aufsicht über das Eisenbahnwesen eingeräumt werden sollte. Diese weittragende Bestimmung stieß auf heftigen Widerstand, der einerseits von dem Verein der Privatbahnen Deutschlands ausging. Er sah in den Vorschlägen des Gesetzentwurfs „nur die Vorherrschaft des freien administrativen Ermessens der Aufsichtsbehörde unter dem Schein gesetzlicher Ordnung der Dinge“[193]. Andererseits wurde gegen die Grundtendenz des Entwurfs weiter eingewendet, daß man mit der vorgesehenen Regelung bei den wachsenden Ansprüchen des Verkehrs die Eisenbahnnot unmöglich beseitigen könne, sondern vielmehr mit der Übertragung der gesamten Aufsichtsbefugnisse, die bisher die Landesregierungen ausgeübt hätten, auf eine Reichsbehörde die notwendige unmittelbare Verbindung zwischen Aufsicht und Verwaltung durch einen Aktenverkehr ersetzt werden müßte und diese bürokratische Erledigung unbefriedigend bleiben würde[194].

Bei den Beratungen der Kommission der Bundesregierungen über diesen Gesetzentwurf konnte eine Übereinstimmung nicht erzielt werden. Sie wurden als zwecklos abgebrochen, als sich erwiesen hatte, daß die Bundesregierungen mit aller Macht der Eisenbahnpolitik des Reiches widerstrebten. Die Länder befürchteten, daß „man durch Bewilligung der vorgesehenen Rechte an das Reichseisenbahnamt eine völlige Mediatisierung der deutschen Staaten auf einem Gebiete ihrer allerwichtigsten Hoheits- und Lebensinteressen bewirken würde“[195]. Wenn auch durch eine Umgestaltung des vorläufigen Entwurfs seine Durchsetzung versucht wurde[196], gegen den entschiedenen Widerstand der deutschen Bundesregierungen blieb das Reichseisenbahngesetz zum Scheitern verurteilt.

---

[192] Vgl. die Stellungnahme der sächsischen Regierung in: Von der Leyen, Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, Seite 67.

[193] Der vorläufige Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes, beurteilt von dem Verein der Privateisenbahnen Deutschlands, Berlin 1875, Seite 10.

[194] a.a.O. Seite 15 f. Wörtlich wird hier ausgeführt: „Die der Verwaltung fernstehende Aufsichtsbehörde wird dazu übergehen, zu ihrer Information mehr und mehr das Mittel mannigfachster Nachweise und Berichte anzuwenden, die vielfach ein klares und richtiges Bild von der Lage der Dinge nicht abgeben. Seit Erlaß der Verfassung und Errichtung des Eisenbahnamts habe das Schreibwerk bereits in hohem Maße zugenommen.“

[195] Mohl: Bemerkungen zu dem vorläufigen Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes vom April 1875, Seite 10.

[196] Von der Leyen: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, Seite 69—71.

Da ebenfalls auch die zweite Aufgabe des Reichseisenbahnamts, die Ordnung des Eisenbahntarifwesens[197], nicht erfolgreich beendet werden konnte, war man auf dem Wege, durch die Schaffung der Reichsaufsicht über die Eisenbahnen die Verkehrseinheit zu verwirklichen, nicht weitergekommen. Es fehlte dem Reichseisenbahnamt jedes Recht zum unmittelbaren Eingriff, so daß es neben der größten bundesstaatlichen Eisenbahnzentralbehörde, dem preußischen Minister für öffentliche Arbeiten, keine selbständige Bedeutung hatte.

Nach dem Scheitern des Reichseisenbahngesetzes nahm Bismarck einen anderen, bedeutend weitergehenden Plan zur Durchsetzung seiner Reichseisenbahnpolitik auf, der nach der Reichsgründung eingehend von verschiedener Seite erörtert worden war. Man sah als geeigneten Weg für die Beseitigung der Mißstände im Eisenbahnwesen die Überführung des gesamten privaten und staatlichen Eisenbahnbesitzes auf das Reich an[198]. Von besonderer Bedeutung war eine Kundgebung des Deutschen Handelstages vom 12. November 1875, die im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung des Transportwesens den Ankauf der Eisenbahnen durch das Reich empfahl[199].

Mit dem Übergang der Eisenbahnen in das Eigentum des Reiches hoffte Bismarck eine günstigere Lage für die Durchführung der Eisenbahnreformen zu erreichen, da dann das Reich das finanzielle Risiko seiner Maßnahmen selbst trug. Die Grundlagen für die neue Eisenbahnpolitik legte Bismarck in seinem Schreiben an das preußische Staatsministerium vom 8. Januar 1876[200] nieder. Hierin schildert er die durch die Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens entstandenen wirtschaftlichen Nachteile und die gegen das Privatbahnsystem sprechenden Bedenken. Diese Schäden könnten nur durch den Erwerb der Eisenbahnen durch den Staat wirksam beseitigt werden. Die Frage, ob hierbei die Eisenbahnen in den Besitz des Reiches oder Preußens übertragen werden sollen, müsse zugunsten des Erwerbs der Eisenbahnen durch das Reich beantwortet werden. „Der Erwerb von Privatbahnen durch Preußen werde nur den preußischen Partikulareinfluß erweitern. Der in der Hand des Reiches vereinigte Besitz der preußischen Privat- und Staatsbahnen hat als kräftiges Mittel zur Festigung des nationalen Bandes, zur Förderung der nationalen Wohlfahrt gewiß alle wahren Freunde des Reiches für sich. Im Besitze des preußischen Eisenbahnnetzes würde das Reich sich auch mit den übrigen Bundesstaaten mit Staatsbesitz über alle wichtigen Maßnahmen leicht verständigen."[201]

[197] Vgl. Seite 60 f. der Arbeit.

[198] Grambow: Die deutsche Freihandelspartei zur Zeit ihrer Blüte, Jena 1903, Seite 283. — Von Varnbühler: Soll das Reich die Eisenbahnen erwerben? Stuttgart 1876. — Weizmann: Die deutsche Reichsbahn, Berlin 1876. — R. Schramm: Grundzüge deutscher Eisenbahnpolitik, Straßburg 1877, Seite 13 ff. — G. Runde: Das Reichseisenbahnprojekt vom volkswirtschaftlichen und finanziellen Standpunkt, Braunschweig 1870.

[199] Deutsches Handelsblatt 1875, Seite 396.

[200] Von der Leyen: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, Anlage 30, Seite 191.

[201] a.aO. Seite 100, Anlage 30, Seite 194.

Am 24. März 1876 wurde im preußischen Landtag die Gesetzesvorlage betreffend die Übertragung der Eigentums- und sonstigen Rechte des preußischen Staates an Eisenbahnen auf das Reich eingebracht. Durch dieses Gesetz sollte die preußische Regierung ermächtigt werden, mit dem Deutschen Reich Verträge abzuschließen, durch welche

1. „die gesamten im Bau oder Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen nebst allem Zubehör und allen hinsichtlich des Baues oder Betriebes von Staatsbahnen bestehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staats gegen angemessene Entschädigung kaufweise dem Deutschen Reich übertragen werden;
2. alle Befugnisse des Staats bezüglich der Verwaltung oder des Betriebes der nicht in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen an das Deutsche Reich übertragen werden;
3. im gleichen Umfange alle sonstigen dem Staate an Eisenbahnen zustehenden Anteils- und anderweitigen Vermögensrechte gegen angemessene Entschädigung an das Deutsche Reich abgetreten werden;
4. ebenso alle Verpflichtungen des Staats bezüglich der nicht in seinem Eigentum stehenden Eisenbahnen vom Deutschen Reich gegen angemessene Vergütung übernommen werden“[202].

Mit der Annahme dieses Gesetzes im preußischen Landtag am 2. Mai 1876 war der erste Schritt getan, das Eisenbahnwesen organisatorisch zusammenzuschließen und eine einheitliche Weiterentwicklung der deutschen Eisenbahnverhältnisse in volkswirtschaftlichem, politischem und militärischem Interesse zu gewährleisten.

Die erfolgreiche Durchführung dieses Planes hing nun von der Aufnahme dieses Gesetzes durch die übrigen Bundesregierungen ab. Obwohl Preußen durch die Verreichlichung seiner Staatsbahnen bei seinem erheblichen Eisenbahnbesitz ein großes Opfer brachte, wurde dieses Anerbieten in den außerpreußischen Teilen Deutschlands mit wenigen Ausnahmen auf das heftigste bekämpft.

Bereits am 25. Februar 1876 hatte der bayrische Minister von Pfretschner auf eine Anfrage, ob die bayrische Regierung entschlossen sei, gegen die Erwerbung der sämtlichen deutschen Bahnen oder einzelner durch das Reich sich entschieden verneinend zu verhalten, geantwortet: Bayern werde nicht nur in Eisenbahnsachen für seine (durch die Reichsverfassung gewährten) Reservatrechte einstehen, sondern „die Bayrische Regierung werde auch der Zentralisierung außerbayrischer Bahnen in der Hand des Reichs auf den durch die Verfassung zu Gebote stehenden Wegen entgegenarbeiten“[203].

Im sächsischen Landtag wurde am 3. März 1876 folgender von zwei Seiten eingebrachter Antrag angenommen: „Die Regierung möge

[202] Krueger: Zur Geschichte des Bismarckschen Reichseisenbahnprojekts vom Jahre 1876, Berlin 1909, Seite 37.
[203] Von der Leyen: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, Seite 109.

einer Vorlage an den Bundesrat, welche auf den Erwerb aller oder eines Teiles der deutschen Bahnen durch das Reich gerichtet sei, ihre Zustimmung versagen; falls eine solche Vorlage nicht an sie herantreten sollte, dem Reichskanzler ihr Bedenken gegen ein solches Vorgehen darlegen"[204].

In der württembergischen Abgeordnetenkammer wurde, allerdings gegen den Widerstand einer kleinen Gruppe von Abgeordneten unter Führung von Elben, die entschieden für den Bismarckschen Plan eintrat, ein Beschluß gefaßt, nach dem die Regierung aufgefordert werden sollte, zwar ein Reichseisenbahngesetz anzustreben, der Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich jedoch die Zustimmung entschieden zu versagen[205].

Der Verreichlichungsplan wurde ebenfalls von den Privateisenbahnen angegriffen, die ihre Ansicht in einer besonders zu diesem Zweck verfaßten Schrift darlegten[206].

Die allgemeine Ablehnung dieses Planes veranlaßte den Reichskanzler, das durch das Gesetz genehmigte Anerbieten betreffend den Übergang der preußischen Eisenbahnen auf das Reich dem Bundesrat überhaupt nicht mehr zu unterbreiten. Bismarck war innerpolitisch durch den Kulturkampf und die Finanzreform zu sehr gebunden, als daß er seine ganze Kraft der Durchführung dieses Planes hätte widmen können. Er fand auch im preußischen Ministerium nicht die genügende Unterstützung.

Damit war die Schaffung der Reichsverkehrseinheit durch die Verreichlichung der Eisenbahnen hauptsächlich an der eigennützigen Politik der deutschen Mittelstaaten gescheitert. Es waren im wesentlichen zwei Gründe, die sie gegen diesen Plan anführten:

Einerseits befürchteten sie durch den Verlust der Eisenbahnhoheit eine Schwächung ihrer Eigenstaatlichkeit gegenüber dem Reich. Andererseits waren ihnen durch den Betrieb eigener Eisenbahnen teilweise beträchtliche Einnahmen erwachsen, die sie nicht an das Reich verlieren wollten.

Wenn auch der Gedanke der Verreichlichung der Eisenbahnen nicht verwirklicht werden konnte, so ist er dennoch nicht ohne Ergebnis für die Ausbildung einer organisatorischen Verkehrseinheit gewesen. Unter seinem Einfluß ging man in den Bundesstaaten zum Staatsbahnsystem über, so daß die mittelbare Auswirkung des Reichseisenbahnplanes die Durchführung des bundesstaatlichen Staatsbahnsystems war.

---

[204] Krueger: Zur Geschichte des Bismarckschen Reichseisenbahnprojekts vom Jahre 1876, Berlin 1909, Seite 33. — Wiedemann: Die sächsischen Eisenbahnen in historisch statistischer Darstellung, Leipzig (ohne Jahr), Seite 123 f.

[205] Von der Leyen: a.a.O. Seite 110.

[206] Bemerkungen des Vereins der Privateisenbahnen im Deutschen Reich über den im preußischen Abgeordnetenhause am 25. März 1876 vorgelegten Entwurf eines Gesetzes betreffend die Übertragung der Eigentumsrechte an Eisenbahnen an das Deutsche Reich, 1876.

2. Die Durchführung des bundesstaatlichen Staatsbahnsystems.

Preußen wollte neben der Festigung der politischen Einheit Deutschlands durch eine Reichseisenbahneinheit aber auch mit Hilfe des Reiches in sein Eisenbahnwesen, das seit der Aufgabe des Staatsbahnsystems im Jahre 1860 in Unordnung geraten war, wieder eine straffe Leitung bringen. Wichtige Eisenbahnlinien, die die verschiedenen Provinzen verbanden, durchquerten das Gebiet anderer Bundesstaaten, deren oft geltend gemachter Widerstand Preußen durch die Verreichlichung der Eisenbahnen zu brechen gedachte. Die Beseitigung der Mißstände im deutschen Eisenbahnwesen konnte nur durch die Verstaatlichung erreicht werden. Diese wollte Preußen in erster Linie dem Reich überlassen. Sollte jedoch die Überführung der Eisenbahnen auf das Reich auf Widerstand stoßen, so war von vornherein in dem Gesetz betreffend die Überführung der preußischen Eisenbahnen auf das Reich die Verstaatlichung der preußischen Privatbahnen vorgesehen. Dies ergibt sich besonders deutlich aus dem Schluß der Begründung des Gesetzentwurfs, die persönlich von Bismarck zugefügt worden ist:

„Würden die Bestrebungen der Regierung Preußens wegen Übertragung des preußischen Eisenbahnbesitzes auf das Reich an dem Widerstand maßgebender Organe des Reichs scheitern, so könnte es nicht zweifelhaft sein, daß alsdann Preußen selbst an die Lösung der gedachten Aufgaben mit voller Energie herantreten und vor allem die Erweiterung und Konsolidation seines eigenen Staatsbesitzes als das nächste Ziel seiner Eisenbahnpolitik zu betrachten haben würde. — Den Rücksichten, welche Preußen seinen Bundesstaaten gegenüber obliegen, wäre Genüge geschehen, und nichts würde entgegenstehen, der nachteiligen Zerplitterung des Eisenbahnwesens und dem Überwiegen der Privatindustrie selbständig entgegenzuwirken.“ [207]

Durch den Entwurf eines Gesetzes über den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen durch den Staat im Jahre 1879 wurde die grundlegende Wandlung zum Staatsbahnprinzip vollzogen. Die Regierung fügte diesem Entwurf eine eingehende Begründung bei, in der sie als Ziel der Eisenbahnpolitik bezeichnet:

„Völlige Einheit der Verwaltung und Betriebsleitung innerhalb des staatlich begrenzten Verkehrsgebietes, unmittelbare Fürsorge des Staates für die beteiligten Interessen der Öffentlichkeit, welche in der Betriebsleitung der Eisenbahnen durch gewinnsuchende Unternehmer Schutz und Förderung in genügendem Maße dauernd nicht finden.“ [208]

Der Umfang der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen ergibt sich aus folgender Aufstellung:

[207] Von der Leyen: Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, Seite 104.

[208] Schmollers Jahrbuch 1883, Heft 2, Seite 103.

Preußen besaß 1880:

6 041 km Staatsbahnen,
13 352 km Privatbahnen.

Im Jahre 1900 hatte Preußen:

33 015 km Staatsbahnen,
2 257 km Privatbahnen[209].

Die Stellungnahme der sächsischen Regierung zu dem Bismarckschen Reichseisenbahnplan beschränkte sich nicht nur auf dessen Ablehnung, sondern der Staat sah in der Vergrößerung und Stärkung seines Eisenbahnbesitzes das beste Mittel[210], wirksamen Widerstand gegen den drohenden Übergang der sächsischen Eisenbahnen an das Reich zu leisten.

Dieses war aber nicht der alleinige Grund für die Verstaatlichung der sächsischen Eisenbahnen. Das Staatsbahnnetz war während der Herrschaft des gemischten Systems nicht in organischem Zusammenhang erbaut worden. Wegen des drohenden Zusammenbruchs einer Reihe von Privatbahnen war die Regierung gezwungen gewesen, diese größtenteils unrentablen Linien anzukaufen. Es war nunmehr vom verkehrs- und finanzpolitischen Standpunkt unumgänglich, das staatliche Eisenbahnnetz durch die Einbeziehung der verkehrsreichen Eisenbahnlinien, hauptsächlich der wichtigsten Privatbahn, der Leipzig-Dresdener Gesellschaft, abzurunden und damit zu einem geschlossenen, sich selbst tragenden Eisenbahnverkehrsnetz zu gelangen.

Das erste Ziel der Verstaatlichung war aus diesem Grunde der Ankauf der Linien der Leipzig—Dresdener Bahn im Jahre 1876. Als Entgelt entrichtete der Staat an die Aktionäre dieser Unternehmung, die 285,5 km in Betrieb und 337,3 km im Bau hatte, ein 3prozentiges Rentenpapier mit einer Gesamtsumme von 100 Millionen Mark, die nach dem damaligen Kurs des Rentenbesitzes einen Wert von 104 Millionen Mark darstellten[211].

Weiterhin erwarb der Staat eine Reihe von kleineren Privatbahnen und baute auch selbst einige neue Eisenbahnen[212]. Bis zum Jahre 1881 hatte der Staat rund 850 km Privatbahnen aufgekauft und damit grundsätzlich das Staatsbahnprinzip durchgeführt.

Die Durchführung des gemischten Systems hatte in Bayern zu schweren Nachteilen geführt. Es entwickelte sich zwischen der Staatsbahnverwaltung und der wichtigsten Privatbahnunternehmung, der bayrischen Ostbahn, ein heftiger Wettbewerb, dessen Folgen in jeder Hinsicht für den Staat nachteilig waren. Einerseits mußte der Staat, sobald sich durch den Wettbewerb seiner Bahnen die Einnahmen der Ostbahn verringerten, erhöhte Zinszuschüsse aus der gegebenen

[209] Sarter-Kittel: Die neue Deutsche Reichsbahngesellschaft, Berlin 1924, Seite 10.

[210] Zehn Jahre preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik, Leipzig 1876.

[211] Wiedenfeld: Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig (ohne Jahr), Seite 125 f.

[212] Die Einzelheiten vergleiche bei Wiedenfeld a.a.O., Seite 128 ff.

Dividendengarantie gewähren. Andererseits gingen mit dem Wettbewerb auch die Einnahmen der Staatsbahnen selbst zurück.

Diese Erscheinungen im Zusammenhang mit der drohenden Verwirklichung des Reichseisenbahnplanes, dem der Staat genau wie in Sachsen durch den Ankauf der Privatbahnen zuvorkommen wollte, führten zu einem Gesetz vom 15. April 1875[213], das den Übergang des gesamten Ostbahnnetzes in einer Betriebslänge von 772 km als wichtigste Privatunternehmung auf den Staat festlegte und den Übergang zum Staatsbahnsystem bedeutete.

In Württemberg und Baden war man auch während der Zeit, als in Norddeutschland und Bayern der Privatbahnbau vorherrschte, bei dem Staatsbahnbau geblieben[214].

Um die verschiedenen Staatsbahnnetze zu einer organisatorischen Einheit zusammenzuschließen, blieb nach dem Scheitern des Verreichlichungsplanes nur noch die Vereinigung zu einer Eisenbahngemeinschaft übrig. Den ersten Schritt hierzu stellte der Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 25. Juni 1896 dar[215]. Hiernach wurden die Eisenbahnen beider Länder zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt und auf Grund eines gemeinsamen Etats unter der Oberleitung des preußischen Ministers für öffentliche Arbeiten wie ein einheitliches Netz verwaltet. Der Betriebsüberschuß wurde nach einem unveränderlichen Teilungsmaßstab, und zwar nach Maßgabe des 1894/95 erzielten Reingewinns aufgeteilt. Jeder Staat behielt aber die Hoheitsrechte, insbesondere das Polizeirecht, über die Bahnen seines Gebiets.

Dieser Gemeinschaft trat durch Staatsvertrag vom 12. Dezember 1901 auch die Main-Neckarbahn bei[216]. In Artikel 20 des preußisch-hessischen Vertrages war die Aufnahme anderer bundesstaatlicher Eisenbahnverwaltungen vorgesehen. Man glaubte damals, daß ähnlich wie beim Zustandekommen des Deutschen Zollvereins die gesamtdeutsche Eisenbahngemeinschaft durch den Beitritt der übrigen Territorien erreicht werden konnte. Doch zeigten die anderen Länder hierzu wenig Neigung. Auch Preußen stellte seine Eisenbahnpolitik nicht darauf ein, da die finanziell günstigen Erträge seiner Staatsbahn zu den weniger ertragreichen Eisenbahnverwaltungen anderer Bundesstaaten im Widerspruch standen. So ist der Zusammenschluß der preußisch-hessischen Bahnen zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinzelt geblieben.

Zusammenfassend ist als Ergebnis der Entwicklung der Eisenbahnpolitik in diesem Zeitabschnitt festzustellen, daß mit der Durchführung des Staatsbahnsystems die Zersplitterung der Eisenbahn-

[213] Marggraff: Die bayrischen Staatsbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München 1894, Seite 46.
[214] Vgl. Seite 36 der Arbeit.
[215] PrGS 1896, Seite 223 ff.
[216] PrGS 1902, Seite 298 ff.

unternehmungen zurückgeführt war auf eine geringe Zahl von Staatsbahnen und Staatsbahnnetzen, die unter dem bestimmenden Einfluß der größten von ihnen, der preußischen Staatsbahn, standen. Damit hat die Entwicklung der organisatorischen Verkehrseinheit bis zum Weltkrieg ihren Abschluß gefunden.

Mit der Zusammenfassung der Verkehrsträger zu wenigen Großunternehmungen sind die Grundlagen für die weitere Verwirklichung der Elemente der Verkehrseinheit geschaffen worden. Verstärkt wurde diese Entwicklungsrichtung durch den Versuch der Gründung der Reichseisenbahn. Wenn dieses auch nicht erfolgreich durchgeführt werden konnte, so gaben die im Verfassungsrecht niedergelegten Bestimmungen, die der Verwirklichung der organisatorischen Verkehrseinheit dienen sollten, doch den Anstoß zur weiteren Ausgestaltung der materiellen Verkehrseinheit.

II. Die Ausgestaltung der materiellen Verkehrseinheit.

1. Formelle und materielle Tarifgleichheit.

Mit dem Übergang der Privatbahnen in das Eigentum und die Verwaltung der Bundesstaaten waren die Grundlagen und Voraussetzungen für eine einheitliche Tarifgestaltung gegeben. Nunmehr blieb auch den Bestrebungen über die Vereinbarung eines allgemeinen deutschen Tarifsystems, die an der mangelnden organisatorischen Einheit im Eisenbahnverkehr gescheitert war, der Erfolg nicht versagt.

Die bisher bestehende Tarifverwirrung benachteiligte nicht nur die Verkehrsnutzer, sondern schädigte im gleichen Maße auch die Eisenbahnunternehmungen selbst. Besonders waren die norddeutschen Bahnen in Mitleidenschaft gezogen, weil die mit den südwestdeutschen Eisenbahnen auf der Grundlage des dort vorhandenen Wagenraumsystems vereinbarten direkten Tarife, die sich bis weit in das mitteldeutsche und norddeutsche Verkehrsgebiet erstreckten, gegenüber den eigenen Werttarifen erhebliche Frachtunterschiede hervorriefen. Dieser nachteiligen Wirkung konnten die norddeutschen Eisenbahnen nun durch die Einführung entsprechender Ausnahmetarife entgegentreten, die ihnen jedoch einen Einnahmeverlust brachten. Aus diesem Grunde setzten sich die norddeutschen Bahnen am meisten für die Tarifreform ein. Die norddeutschen Eisenbahnen befürchteten aber auch, daß das Reich die im Jahre 1876 fallen gelassene Tariffrage[217] wieder aufnehmen und nach der Verreichlichung der Eisenbahnen die Tarifeinheit der organisatorischen Einheit nachfolgen lassen würde. Hier trafen die norddeutschen Privatbahnen auf das Entgegenkommen der außerpreußischen Staatsbahnverwaltungen, die ein entschiedener Gegner des Verreichlichungsplanes waren. Unter diesen günstigen Voraussetzungen konnte die Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems gelingen.

[217] Vgl. Seite 61 der Arbeit.

Auf einer Konferenz des norddeutschen Tarifverbandes am 6. April 1876 wurde der Beschluß gefaßt, alle Eisenbahnverwaltungen in Deutschland aufzufordern, sich an Verhandlungen für die Einführung eines Tarifs für das Verkehrsgebiet der deutschen Eisenbahnen zu beteiligen. Die daraufhin in Dresden im Juli 1876 abgehaltene Generalversammlung sämtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen stellten den Entwurf eines einheitlichen Tarifsystems fertig, der dem Bundesrat zur Begutachtung überreicht wurde. Dieser stimmte dem Tarifsystem mit der Maßgabe zu, daß die Feststellung der Höchstsätze in dem Tarifschema den Regierungen der einzelnen Länder überlassen bleiben müsse. Daraufhin holte der preußische Minister für öffentliche Arbeiten die Stellungnahme der Handelskammer zu dem Entwurf ein, den er folgendermaßen beurteilt:

„Die Verständigung ist im Wesentlichen auf dem Boden des sogenannten „gemischten Tarifsystems" erreicht, das die Gegensätze zwischen dem natürlichen (Elsaß-Lothringischen) System auf der einen und dem reinen Wert-Klassen-System auf der anderen Seite vermittelt und welches seit einigen Jahren in Bayern und Württemberg zur Zufriedenheit des Publikums und der Eisenbahn-Verwaltungen, seit kurzem auch in dem Wechselverkehr beider Staaten mit Sachsen, in Geltung steht und sich auf diesem großen Verkehrsgebiet bereits praktisch bewährt hat."[218]

Die zum 12. Februar 1877 nach Berlin einberufene Generalversammlung der deutschen Eisenbahnverwaltungen nahm den Entwurf als sogenannten „Reformtarif" an[219]. Er setzt sich zusammen aus drei Tarifklassen für Stückgut, zwei allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B und vier Spezialtarifen für Wagenladungsklassen A 2, I, II, III für bestimmte Massengüter. Außerdem war vorgesehen, für einzelne wirtschaftlich besonders zu begünstigende Güter Sondertarife mit abgestufter Ermäßigung zu schaffen.

Dieser Reformtarif stellt ein gemischtes Tarifsystem dar und ist auch ein weiterer Schritt zur gemeinwirtschaftlichen Tarifgestaltung. Ein Anklang an das Wertsystem findet sich in der Schaffung der Spezialtarife für Wagenladungen A 2 bis III, während sich die Verwandtschaft mit dem Wagenraumsystem in der Übernahme der allgemeinen Wagenladungsklassen und die Bildung von Wagenladungen nur in einer Gesamtverladung zeigt.

Mit diesem Reformtarif, der für alle Eisenbahnen Deutschlands eingeführt worden ist, war die formelle Tarifeinheit, d. h. ein einheitliches Tarifschema für die Berechnung der Frachten erreicht. Seine Einführung verzögerte sich etwas dadurch, daß die Festsetzung der Tarifhöchstsätze, die nach dem Bundesratsbeschluß vom 14. Dezember 1876 den Landesregierungen vorbehalten bleiben sollte[220], auf

[218] Das neue Tarifsystem. Materialien zur Tarifreform, herausgegeben von O. Puls, Halle 1877, Seite 1. Spalte 1.
[219] Entwurf des Gütertarifw., herausg. v. Ver. d. Privatbahnen, Seite 13.
[220] Vgl. I. Absatz oben.

Schwierigkeiten stieß. Die Einführung gleich hoher Tarifsätze war nach den verschiedenen wirtschaftlichen Verhältnissen der Bahnen nicht möglich. Erst im Jahre 1880 waren die zur Einführung des Reformtarifs notwendigen Vorarbeiten beendet.

Um die weitere einheitliche Fortbildung des Reformtarifs zu gewährleisten, wurde im Jahre 1877 die „Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen" gebildet, die aus 14 Vertretern der deutschen Eisenbahnen bestand und als besondere Abteilung den Verkehrsausschuß hatte, der sich aus 13 Vertretern der Verkehrsnutzer zusammensetzte. Diese Einrichtung besteht heute noch und hat für die einheitliche Fortbildung des Tarifwesens große Bedeutung gehabt.

Die Einführung gleicher Einheitssätze und damit die Verwirklichung der Forderung des gleichen Beförderungsentgelts war nur soweit möglich, als bisher schon die organisatorische Verkehrseinheit erreicht war. Mit ihrer weiteren Durchführung durch den Übergang zum Staatsbahnsystem wurde auch die Einführung gleicher Einheitssätze in Angriff genommen. Dieses kommt deutlich in der preußischen Entwicklung zum Ausdruck.

In Preußen wurde mit dem Erwerb der Privatbahnen durch den Staat die gleichmäßige Tarifgestaltung eng verknüpft, wie es in den Motiven zum Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb mehrerer Privateisenbahnen durch den Staat vom 29. Oktober 1879, Seite 63, begründet ist:

„Wenn das dem Eisenbahnunternehmer eingeräumte Recht zum ausschließlichen Transportbetriebe auf der Eisenbahn mit der allgemeinen Benutzung derselben, wie sie die Natur eines öffentlichen Weges bedingt, vereinbart werden soll, so muß die Benutzung jedem Interessenten unter gleichen Bedingungen gestattet werden. Bezüglich der Transportpreise sowohl wie der sonstigen Transportbedingungen darf ein Unterschied für die einzelnen Interessenten, die Bevorzugung eines vor dem anderen nicht zugelassen werden, sie würde mit dem Grundprinzip eines geordneten Staatslebens, welches das gleiche Recht jedem einzelnen gewährt, unvereinbar sein. Das Prinzip der Parität schließt zwar nicht unbedingt aus, daß von bestimmten Voraussetzungen, z. B. von der Menge des Transportes, der Länge der Transportstrecke oder anderen Bedingungen besondere Frachtermäßigungen oder Transportvergünstigungen abhängig gemacht werden, sofern nur die letzteren jedem Interessenten gewährt werden, der die vorgeschriebenen Bedingungen und Voraussetzungen erfüllt. Eine solche Regelung dieser Bedingungen und Voraussetzungen, durch welche die Transportvergünstigung anderen Transportinteressenten, als denjenigen, welchen sie zunächst bewilligt wird, wenn auch nicht formell, so doch tatsächlich verschlossen bliebe, würde dagegen prinzipiell unstatthaft sein."[221]

[221] Drucksachen Nr. 5, Haus der Abgeordneten, 14. Legislaturperiode, I. Session 1879—1880.

Zu Beginn des Jahres 1880 wurden für die Staatsbahnen und die durch den preußischen Staat verwalteten Privatbahnen gleiche Einheitssätze eingeführt[222]. Damit war in Preußen die materielle Tarifeinheit erreicht worden, die durch die weitere Überführung der Privatbahnen in Staatsbesitz immer größeren Umfang annahm.

Von den Verkehrsnutzern wurde die Einführung der materiellen Tarifeinheit auf den preußischen Staatsbahnen durchaus günstig beurteilt. Dies zeigt das Ergebnis der vom Deutschen Handelstag veranstalteten Umfrage bei den verschiedenen Handelskammern.

Die Handelskammer Bremen teilte mit: „Die Einführung neuer Normaltarife auf allen unter der Verwaltung des Staats stehenden Bahnen halten wir für eine unvermeidbare Konsequenz der Verstaatlichung. Auch ist die Einfachheit, Einheitlichkeit, Übersichtlichkeit und Stetigkeit der Tarife jedenfalls ein erstrebenswertes Ziel."

Die Handelskammer Halle schrieb: „Eine größere Einheitlichkeit und Übersichtlichkeit des Tarifwesens zu erreichen, ist überhaupt der Zweck der Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preußen. Die wirtschaftliche Berechtigung der Fragen unendlicher Mannigfaltigkeit der Tarife ist durchaus nicht erwiesen."

Die ‚Norddeutsche Allgemeine Zeitung' veröffentlichte folgenden Artikel: „Die gleichmäßige Ordnung der Gütertarife ist nach der Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes als eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahnverwaltungen erkannt und in weitem Umfange schon zur Durchführung gebracht worden. Der Landesvertretung wurde s. Z. hierüber eine ausführliche Denkschrift vorgelegt, in welcher bekanntlich als Ziel der Reform Gleichmäßigkeit, Übersichtlichkeit und Stetigkeit der Tarife bezeichnet wurden, ohne jedoch grundsätzliche Ausnahmen, welche in einzelnen Fällen aus wichtigen Gründen des öffentlichen Verkehrs erforderlich scheinen sollten, auszuschließen."[223]

Die Vereinfachung der Gütertarife der preußischen Staatseisenbahnen wirkte über das eigene Verkehrsgebiet hinaus auch auf die gleichmäßige Ausgestaltung der Tarife der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen. Die preußischen Einheitssätze wurden von einer großen Anzahl von Tarifverbänden zugrunde gelegt und auf zahlreichen Bahnen in den Lokalverkehr übernommen[224].

Ein Überblick über die Einheitssätze der größeren deutschen Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1886 zeigt eine gegenseitige weitgehende Übereinstimmung[225]. Sie machte weitere Fortschritte, als nach 1890 mit der Beendigung der Verstaatlichung an die Stelle der früheren Tarifverbände die größeren Staatsbahnverbände traten. Hiermit war praktisch die materielle Tarifeinheit in Deutschland erreicht.

[222] Alberty: Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, Jena 1911, Seite 281.
[223] Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1883, Seite 265.
[224] Ullrich: Eisenbahntarifwesen, Seite 296 f.
[225] a.a.O. Seite 296—298.

2. Die Vereinheitlichung des Eisenbahnverkehrsrechts und die gesetzgeberische Verwirklichung der Grundsätze der Verkehrseinheit.

Mit der Einführung des Allgemeinen Handelsgesetzbuches war durch die darin enthaltenen Bestimmungen über den Eisenbahngüterverkehr eine einheitliche gesetzliche Grundlage geschaffen worden. Ebenfalls war ein übereinstimmendes, den Verkehrsbedürfnissen entsprechendes Vertragsrecht in dem für alle deutschen Eisenbahnen geltenden Personen- und Güterreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vorhanden.

An diesen Tatbestand knüpften die Bestrebungen an, den in der Verfassung des Norddeutschen Bundes in Artikel 45 Ziffer 1 vorgesehenen Erlaß von einheitlichen Betriebsreglements durchzuführen[226]. Mit dem Erlaß des „Betriebsreglements für die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes vom 10. Juni 1870“[227], das die früher getrennten Güter- und Personenreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vereinigte, wurde das übereinstimmende autonome Eisenbahnvertragsrecht in ein einheitliches Verordnungsrecht übergeführt. Es fand mit dem 1. Januar 1872[228] auch Anwendung auf die süddeutschen Staaten, so daß seit diesem Zeitpunkt ein einheitliches gesetzliches Betriebsreglement für sämtliche deutschen Eisenbahnen galt.

Hierdurch wurde die Rechtsnatur der bisherigen von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen erlassenen Reglements aber nicht geändert. Die in dem Reglement enthaltenen Bestimmungen stellen keine gesetzlichen Vorschriften dar, sondern sie werden für den Verfrachter erst wirksam, wenn er sich mit dem Abschluß des Beförderungsvertrages ihnen unterwirft. Die Eisenbahnunternehmungen waren nur durch die vom Staat an sie gerichteten Verwaltungsvorschriften gehalten, ihren Beförderungsverträgen die darin enthaltenen Bestimmungen zugrunde zu legen[229]. Danach gab es immer noch die Möglichkeit, daß die Vorschriften des Reglements keine Gültigkeit hatten, wenn ihre Anwendung aus irgendeinem Grunde nicht vereinbart worden war.

Der gemeinsame Verkehr der in- und ausländischen Bahnen verlangte die Einführung einheitlicher Beförderungsbedingungen für das Gebiet mehrerer Staaten. Wir finden seit dieser Zeit die Anfänge der Einführung internationaler Vorschriften für den Eisenbahnverkehr[230]. Die Behandlung dieser Entwicklung würde jedoch über den Rahmen

---

[226] Endemann: Recht der Eisenbahnen, Leipzig 1886, Seite 511 ff.

[227] RGBl. Seite 419.

[228] RGBl. 1871, Seite 473.

[229] Gerstner in: Archiv für öffentliches Recht 11, Seite 176 ff. — RG 15/156, RG in JW 1900/533 f.

[230] Vgl. die in den Jahren 1878, 1881, 1886 in Bern abgehaltenen Konferenzen zur Vereinbarung eines internationalen Eisenbahntransportrechts. — Eger: Die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahntransportrechts in Preußen, München 1895, Seite 50 ff.

dieser Arbeit, die sich entsprechend ihrer Fragestellung auf Deutschland beschränkt, hinausgehen. Es ist hier nur kurz auf die Auswirkung der Vereinbarung zwischenstaatlicher Eisenbahnverkehrsnormen einzugehen.

Als am 14. Oktober 1890 das auf den Güterverkehr beschränkte internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterzeichnet wurde, war nach dessen Inkrafttreten am 1. Januar die Angleichung des deutschen Frachtrechts notwendig. Dies geschah durch die Bekanntmachung der „Eisenbahnverkehrsordnung" vom 15. November 1892[231].

Durch die bei der Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches erforderliche Neufassung des Handelsgesetzbuches wurde das gesamte Frachtrecht über den Rahmen der im AHGB getroffenen Bestimmungen hinaus neu geregelt. Gleichzeitig glich man die Eisenbahnverkehrsordnung durch eine Neufassung vom 26. Oktober 1899[232], in Kraft seit dem 1 Januar 1900, den neuen Bestimmungen an.

Hierin wurde der Rechtscharakter der Eisenbahnverkehrsordnung grundlegend geändert. Ihr wurde die Eigenschaft einer Rechtsverordnung beigelegt, deren Bestimmungen auch ohne und gegen die Vereinbarung ihrer Anwendung für jeden Eisenbahnbeförderungsvertrag maßgebend waren[233]. Seit dem 1. Januar 1900 besitzen wir damit ein einheitliches gesetzliches Beförderungsrecht, in dem die Elemente der Verkehrseinheit gesetzlich verankert sind.

In §§ 6, 49 EVO ist die Pflicht der Eisenbahnen niedergelegt, Güter zur Beförderung von und nach allen für den Verkehr eingerichteten Stationen anzunehmen, ohne daß es für den Übergang von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf, soweit

1. den geltenden Beförderungsbedingungen und den sonstigen allgemeinen Anordnungen der Eisenbahnen entsprochen wird,
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist,
3. und nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Durch §§ 48, 56 Absatz 4 ist gewährleistet, daß kein Verfrachter dem anderen gegenüber bevorzugt wird und gleichzeitig die Beförderung der Güter in der Reihenfolge stattfindet, wie sie aufgeliefert worden sind. Soweit die Eisenbahnen diesen Vorschriften zuwiderhandeln, besitzt der Geschädigte nach § 453 Absatz V HGB einen unmittelbar gegen die Eisenbahn gerichteten Anspruch auf Ersatz des daraus entstandenen Schadens. Nach § 75 ff. EVO ist die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust, Minderung und Beschädigung eines Gutes einheitlich bestimmt.

---

[231] RGBl. Seite 923 ff.

[232] RGBl. Seite 557 ff.

[233] Diese Frage war damals bestritten. Vgl. Rundnagel: Beförderungsgeschäfte, in Handbuch des gesamten Handelsrechts, 5. Bd. II, § 88. — Staub: Kommentar zum HGB, 10/11. Auflage, Anmerkung 2 f zu § 253.

Nach § 7 EVO haben die Eisenbahnen Tarife aufzustellen, die alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Gebühren für die Nebenleistungen notwendigen Angaben enthalten. Diese so festgesetzten Tarife bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Veröffentlichung. Sie sind bei Erfüllung der in ihnen angegebenen Bedingungen für jedermann in der gleichen Weise anzuwenden. Jede Preisermäßigung und sonstige Vergünstigung gegenüber den Tarifen ist verboten und nichtig.

Die vorliegende Arbeit muß sich auf diese kurze Bezeichnung der gesetzlichen Merkmale der Verkehrseinheit beschränken. Die Tragweite und Bedeutung dieser Vorschriften im einzelnen darzulegen, würde über den Rahmen dieser Arbeit hinausgehen, die die Entwicklung des Verkehrswesens zur Verkehrseinheit und den Kampf um ihre rechtliche Ausgestaltung wiedergeben sollte.

Schluß.

Die bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts im deutschen Eisenbahnwesen ausgebildete Verkehrseinheit ist als politisches und wirtschaftliches Prinzip beibehalten und weiter ausgebaut worden. Mit dem Aufkommen des Kraftwagenverkehrs wurde sie zwar vorübergehend unterbrochen und ihre weitere Beibehaltung stark umkämpft. In der Neuordnung des Verkehrswesens im nationalsozialistischen Staat, der sich in der Einleitung zum Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934[234] zu diesem Grundsatz bekannt hat mit den Worten: „Im nationalsozialistischen Staat gehört die Führung des Verkehrs zu den Aufgaben des Staates. Die Verkehrsmittel können sich in öffentlicher und privater Hand befinden. Alle müssen sich jedoch an Normen halten, die einheitlich für das ganze Reich erlassen werden", sind die Merkmale der Verkehrseinheit dem Grundgedanken nach auch auf den Kraftwagenverkehr ausgedehnt worden[235].

Die letzte Stufe dieser Entwicklung ist mit der Neufassung der Eisenbahnverkehrsordnung und der Bestimmungen des Siebenten Abschnitts des Handelsrechts „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs" verwirklicht worden[236]. Während die bis zum 30. September 1938 in Kraft gewesene

[234] RGBl. I, Seite 1217.

[235] Vgl.: Gesetz über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 26. Juni 1935 (RGBl. I, Seite 788 ff.). — Verordnung über den vorläufigen Aufbau des Reichs-Kraftwagen-Betriebsverbandes vom 29. September 1935 (Reichsverkehrsblatt, Ausgabe B, Seite 142 ff.). — Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (Reichsverkehrsblatt 1936, Ausgabe B, Seite 151), mit späteren Änderungen.

[236] RGBl. I, Seite 1149 ff. — RGBl. II, Seite 603 ff., Jahrgang 1938.

Eisenbahnverkehrsordnung nur für die Bahnen des allgemeinen Verkehrs, die sogenannten Großbahnen, galt[237], erstreckt sich der Geltungsbereich der neuen Eisenbahnverkehrsordnung seit dem 1. Oktober 1938 auf alle Bahnen des öffentlichen Verkehrs[238] und umfaßt damit auch die Beförderung auf den Kleinbahnen, die nicht dem allgemeinen, sondern dem örtlichen öffentlichen Verkehr dienen. Ebenso sind die nicht im Eigentum des Reiches befindlichen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs durch das Reichsgesetz vom 6. Juli 1938[239] der Tarifhoheit des Reiches unterstellt worden.

Hiermit ist ein einheitliches Verkehrsrecht auf allen Eisenbahnen Deutschlands geschaffen und die frachtrechtliche Gemeinschaft der deutschen Eisenbahnen verwirklicht worden, wobei die Merkmale der Verkehrseinheit nicht nur beibehalten wurden, sondern die Rechtsstellung der Verkehrsnutzer im Sinne einer wirklichen Verkehrsgemeinschaft weiter ausgestaltet worden ist. Die Beibehaltung des Grundsatzes der Verkehrseinheit und seine weitere Übertragung auf den Kraftwagenverkehr und damit die Angleichung der rechtlichen Beförderungsbedingungen dieser beiden wichtigen Landverkehrsmittel ist als das Ziel der staatlichen Verkehrspolitik[240] bezeichnet worden.

---

[237] Fritsch: Handbuch der Eisenbahngesetzgebung, Berlin 1931, Seite 367, Anmerkung 26.

[238] § 1 der Eisenbahnverkehrsordnung, RGBl. 1938 II, Seite 603.

[239] RGBl. 1938 II, Seite 239.

[240] Reichsverkehrsminister Dr. Ing. e. h. Dorpmüller in: Deutsches Recht, 1938, Heft 11/12, Seite 407.

Anlagen.

Anlage 1.

Auszug aus dem Jahresbericht der Großherzoglichen Handelskammer zu Mainz für die Jahre 1873/74, Mainz 1875, Seite 26 f.:

„Die Klagen über Differential-Tarifsätze und aus denselben sich ergebene Benachtheiligung hierländischer Geschäftszweige zu Gunsten derjenigen in den See- oder Grenzplätzen tauchen immer von Neuem auf. Erst jüngsthin ist wieder eine Klage dieser Art an die Kammer gelangt, einen Industriezweig hiesiger Gegend (Fabrikation von Palmkernöl) betreffend, welcher auf's Schwerste dadurch geschädigt ist, daß die in Hamburg-Harburg bestehenden älteren Etablissements dieser Branche verhältnismäßig weit billigere Frachtsätze in's Innere haben als er, und in Folge dessen selbst über hiesigen Bezirk hinaus mit Leichtigkeit zu konkurrieren vermögen. Der hier angeführte Fall ist jedenfalls insofern ein ungewöhnlicher und den üblichen Vorstellungen über den Zweck der Differential-Tarife nicht entsprechender, als es sich hier nicht um die Konkurrenz zwischen in- und ausländischen Hafenplätzen oder Eisenbahnlinien, sondern lediglich um die Begünstigung des gleichen Industriebetriebes in einem Theile Deutschlands gegenüber dem in einem anderen Theile handelt. Indessen sind wir der Ansicht, daß die zu derartigen Zwecken gewährten Ermäßigungen an sich immer wohlberechtigte sind, und daß ein Grund zur Beschwerde nur in der Weigerung der Eisenbahnen gesucht werden kann, nun auch dem binnenländischen Betriebe entsprechende Vortheile zu gewähren. In diesem Sinne glauben wir wie im vorerwähnten Falle, so auch überhaupt eine Revision der Differential-Tarife und eine Berücksichtigung der gegen dieselben erhobenen Beschwerden empfehlen zu dürfen."

Anlage 2.

Auszug aus dem Jahresbericht der Handelskammer zu Lüneburg vom Jahre 1871:

„Daneben klagen die an der Harburg-Lehrter Bahn in der Nähe Harburgs belegenen Stationen mit Recht über die zugunsten Harburgs besonders im Verkehr mit Bremen und Geestemünde bestehenden Differential-Frachtsätze, welche einer wirthschaftlichen Rechtfertigung vollständig ermangeln. Eilgüter werden von Bremen und Bremerhafen (Geestemünde) nach Harburg und vice versa sogar billiger, als von Bremen und Bremerhafen nach Lüneburg befördert, so daß es vorteilhafter ist, die von Bremen nach Lüneburg bestimmten Güter zuerst über Lüneburg nach Harburg gehen zu lassen und von da wieder nach Lüneburg zu dirigiren!"

Anlage 3.

Auszug aus dem Jahresbericht der Handelskammer zu Köln für 1869, Köln 1870, Seite 42 f.:

„Was sodann die Güter-Tarife anlangt, so ist man weder im Allgemeinen mit deren Ermäßigungen weit genug vorgegangen, noch sind alle Anlässe beseitigt worden, welche begründete Klagen über die Benachtheiligung durch das

System der Fracht-Disparitäten hervorgerufen haben. So lange, und dieses ist gegenwärtig noch der Fall, für Wagenladungen von Österreich nach Köln höhere Frachtsätze erhoben werden, als für die gleichen, über Köln hinaus nach Nymwegen bestimmten Sendungen, welche im Jahre 1869 sich auf nur 7803 Centner beziffern, während Köln im vorigen Jahre 313,650 Centner aus Österreich bezogen hat, so lange kann die Tarifpolitik der betreffenden Eisenbahnen als eine gesunde und rationelle nicht betrachtet werden. Wir rücken von den verschiedenen, den Handel unserer Stadt bedrückenden Fracht-Disparitäten nur dieses eine Beispiel in Rücksicht darauf in den Vordergrund, weil für die Begünstigung der holländischen Stadt Nymwegen wenigstens das beliebte Argument nicht geltend gemacht werden kann, daß die in Rede stehende Begünstigung die natürliche Folge der Concurrenz sei, welche eine andere directe Schienen-Verbindung jener Binnenländer mit der See ausübe. Von dem überseeischen Verkehre der Stadt Nymwegen ist uns wenigstens bis jetzt Nichts bekannt geworden, wohl aber haben wir davon vernommen, daß die holländische Staatsregierung die Gewährung von Eisenbahn-Concessionen an Bedingungen knüpft, durch welche auch ihre Binnenhandelsplätze vor der Willkür und dem Belieben der Eisenbahn-Verwaltungen bezüglich der Normirung der Frachtsätze genügend geschützt werden."

Anlage 4.

Auszug aus dem Kommissionsbericht der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Jahre 1871:

„Man wird im Ganzen als Regel annehmen können, daß innerhalb einer jeden Verwaltung so viele Verbandsclassificationen mit größeren oder geringeren Abweichungen zur Anwendung kommen, als Verbände bestehen, bei welchen die betreffende Verwaltung betheiligt ist. Dazu kommt aber noch, daß die geographischen Gebiete der Verbände auf der nämlichen Route vielfach übereinander greifen, so daß eine bestimmte Strecke oft zu mehreren Verbänden gehört, von denen jeder die betreffende Strecke mit andern zu der nämlichen größeren Route gehörigen Bahnstrecken in Verbindung bringt ... Wenn nun alsdann in jedem dieser Verbände eine verschiedene Classification in Geltung ist, so entsteht hierdurch eine solche Verworrenheit, daß es selbst geübten Expedienten schwer fällt, den vortheilhaften Cartirungsmodus zu ermitteln, und daß zahlreiche Irrthümer unvermeidlich werden, welche Mißstimmung und zahlreiche Reclamationen von Seiten der Parteien und endlose Correspondenzen zwischen den Directionen, den Oberbeamten und den Abrechnungsstellen nach sich ziehen."

Anlage 5.

Auszug aus dem Jahresbericht der Großherzoglichen Handelskammer zu Mainz für das Jahr 1871, Mainz 1872, Seite 9 f.:

„Eine Reihe von Spezialbeschwerden, bei denen unsere Stadt allerdings nicht allein steht, richtet sich gegen das Verfahren der Eisenbahnen. Schon oben haben wir angedeutet, daß, wenn auch hier die Eisenbahnkalamität nie den akuten Charakter annahm wie gegen Ende vorigen Jahres am Niederrhein und im westphälischen Kohlenreviere, doch auch wir unter der Unzuverlässigkeit des ganzen, durch die Eisenbahnen vermittelten Verkehrs schwer zu leiden hatten, und daß der Mangel einer rationellen Oberleitung des gesammten deutschen Eisenbahnwesens, einer zweckmäßigen Organisation der Übergänge und Anschlüsse usw. auch uns deutlich genug zum Bewußtsein kam. Lange Zeit hatten die frequentirtesten Züge zu Worms einen stundenlangen Aufenthalt; zu Gustavsburg häuften sich die Güterwaggons in einer Weise, daß die Gefahr einer förmlichen Betriebsstockung auch hier in bedenkliche Nähe gerückt war, und Verspätung der Personenzüge, Nichtinnehaltung der Lieferfristen für Güter waren etwas so Gewöhnliches geworden, daß nicht mehr die Unregelmäßigkeit, sondern eine gelegentliche Regelmäßigkeit auffiel. Überhaupt gibt es wohl nicht

Charakteristischeres für unsere Eisenbahnzustände, als daß das Publikum es sich heute noch gefallen lassen muß, eine Versicherungsprämie für wirkliche Innehaltung der reglementsmäßigen Lieferfrist zu zahlen. Wir verkennen nicht, daß der Krieg mit seinem kolossalen Materialverbrauch, dann die Organisation des Eisenbahndienstes in den Reichslanden, die Eisenbahnen zur Aufbietung aller Mittel nöthigte, um nur den Betrieb fortführen zu können, und wir gestehen gerne zu, daß Seitens der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft die äußersten Anstrengungen gemacht wurden, um normale Transportverhältnisse möglichst bald wieder herzustellen; wir wollen deßhalb auch nicht weiter auf die verschiedenen Maßnahmen zurückkommen, zu denen die Eisenbahnen während des Krieges griffen, so z. B. Erhebung der Eilguttaxe für alle Güter, ohne daß deßhalb auch nur die reglementsmäßige Frist innegehalten worden wäre. Aber wir glauben die Behauptung, der Krieg trage an den hervorgetretenen Mißständen die alleinige Schuld, auch unsererseits als unbegründet bezeichnen zu dürfen. Auch sind, so sehr wir uns wiederholt veranlaßt sehen, die eingetretene Besserung anzuerkennen, die Anlässe zu gerechten Beschwerden des Publikums noch keineswegs geschwunden. Insbesondere sind es die gedruckten Reverse, deren mißbräuchliche, mit den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches nicht im Einklang stehende Anwendung fortwährend die bittersten Klagen zur Folge hat und weder vom Standpunkte der Billigkeit noch von demjenigen des strengen Rechtes aus die Prüfung erträgt."

Anlage 6.

Danziger Zeitung vom Jahre 1873, enthalten in Perrot: Die Differentialtarife der Eisenbahnen, Berlin 1874, Seite XXXII f.:

„Nachdem das Projekt einer allgemeinen Erhöhung der Gütertarifsätze auf den Staats- und Privatbahnen bis jetzt nicht realisirt worden ist, ist es den meisten Eisenbahnverwaltungen dennoch auf eine höchst einfache Weise möglich geworden, die Einnahmen aus dem Güterverkehr wesentlich zu steigern, und zwar durch Abänderung der in den einzelnen Verbänden bestehenden Classification der Stück- und Wagenladungsgüter. Wie man etwa die Blätter eines Kartenspiels durcheinander wirft, so werden seit geraumer Zeit die einzelnen Waarengattungen im Tarife umhergeworfen, so daß in einem jeden der zahlreichen Eisenbahnverbände der ursprüngliche Normaltarif von Abänderungen und Zusätzen in den ohnedies zahlreichen Classen- und Spezial-Abtheilungen wimmelt. Fast täglich werden Nachträge zu diesem oder jenem Verbandsgütertarife ausgegeben, und der Geschäftsmann, welcher sich nicht mit allen diesen ergänzenden und abändernden Heftchen versieht und nach denselben die Haupttarife modificirt, kann unmöglich noch die ihm für diese oder jene bestellte oder verkaufte Ware erwachsenden Frachtspesen genau berechnen. Daß diesem Umfange nicht gesteuert wird, ist in hohem Grade zu beklagen, zumal den Privatbahnverwaltungen, wenn sie in diesem oder jenem Verbande die Majorität besitzen, die Möglichkeit in die Hand gegeben ist, die Güterfrachtsätze factisch nach Belieben zu erhöhen."

Anlage 7.

Auszug aus dem Jahresbericht der Handelskammer zu Frankfurt am Main für 1870, Frankfurt a. M. 1871, Seite 30 f.:

„Indem wir aber einerseits die schwierige Lage des Eisenbahnbetriebes in jener Periode (gemeint ist die Kriegszeit 1870/71) vollkommen anerkennen, sehen wir uns andererseits veranlaßt, auch zu constatieren, daß die Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen von einer sachgemäßen Auffassung ihrer Stellung als öffentliche Transportanstalt dem Publikum, zumal dem handeltreibenden Publikum gegenüber nur wenig Beweise gegeben haben. Der im deutschen Eisenbahnwesen leider noch obwaltende Mangel an einheitlicher Organisation, an zweckmäßig ineinandergreifenden Einrichtungen, an einer den kaufmännischen An-

schauungen und Gewohnheiten entsprechenden, minder schwerfälligen Behandlung der Geschäfte, ferner das keineswegs erst in Folge des Krieges zur Erkenntniss gelangte Missverhältniss des vorhandenen Betriebsmaterials zu dem stets wachsenden Güterverkehr und das besonders unangenehm berührende Bestreben der Verwaltungen, sich jeder Haftverbindlichkeit, so weit nur immer thunlich, zu entziehen: alle diese schon so häufig gerügten Uebel mußten deshalb auch, wie leicht begreiflich, in der eben durchlebten Kriegszeit schärfer hervortreten, als je zuvor. Die Klagen, die in dieser Beziehung seitens des Handelsstandes an uns gerichtet wurden, sind zu zahlreich, um hier nachträglich noch im Einzelnen besprochen zu werden. Wir haben in vielen Fällen durch Verhandlungen mit den Verwaltungen selbst, oder durch Vorstellungen bei den zuständigen Behörden Abhülfe zu schaffen oder doch wenigstens Aufklärung zu erlangen gesucht. Dabei hat sich jedoch die Ueberzeugung in uns nur gefestigt, daß eine einheitliche Organisation des gesammten Eisenbahnwesens durch Gründung einer besonderen Reichsbehörde für diesen Zweig der Verwaltung, wie solches kürzlich von dem Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg bei dem Reichskanzleramt beantragt worden, ein unabweisbares Bedürfniss ist."

Anlage 8.

Die Bestimmungen des Verfassungsentwurfs von 1849 über das Eisenbahnwesen, Art. VI, §§ 28—30:

§ 28. Die Reichsgewalt hat über die Eisenbahnen und deren Betrieb, so weit es der Schutz des Reiches oder das Interesse des allgemeinen Verkehrs erheischt, die Oberaufsicht und das Recht der Gesetzgebung. Ein Reichsgesetz wird bestimmen, welche Gegenstände dahin zu rechnen sind.

§ 29. Die Reichsgewalt hat das Recht, soweit sie es zum Schutze des Reiches oder im Interesse des allgemeinen Verkehrs für notwendig erachtet, die Anlage von Eisenbahnen zu bewilligen sowie selbst Eisenbahnen anzulegen, wenn der Einzelstaat, in dessen Gebiet die Anlage erfolgen soll, deren Ausführung ablehnt. Die Benutzung der Eisenbahn für Reichszwecke steht der Reichsgewalt jederzeit gegen Entschädigung frei.

§ 30. Bei der Anlage oder Bewilligung von Eisenbahnen durch die einzelnen Staaten ist die Reichsgewalt befugt, den Schutz des Reiches und das Interesse des allgemeinen Verkehrs wahrzunehmen.

Verzeichnis der benutzten Quellen und Hilfsmittel.

1. Bücher:

Alberty: Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, Jena 1911.

Antrag auf ein allgemeines deutsches Eisenbahngesetz, Dresden 1861.

Arzberger: Eisenbahnen als Staats- und Gesellschaftsunternehmungen, Hamburg 1842.

Asher: Einige Bemerkungen in Bezug auf die von Hamburg nach Hannover anzulegende Eisenbahn, Hamburg 1835.

Baader: Über die Einführung der Kunststraßen (Eisenbahnen) in Deutschland, Leipzig 1836.

Beiträge zur Beurteilung der Frage der Differentialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den deutschen Eisenbahnen, Berlin 1879.

Bemerkungen des Vereins der Privateisenbahnen über die dem preußischen Abgeordnetenhause vorgelegten Entwürfe eines Gesetzes betr. die Übertragung der Eigentumsrechte des Staates an Eisenbahnen an das Deutsche Reich, Berlin 1876.

Bergmann: Zur Enquète über ein einheitliches Tarifsystem der deutschen Eisenbahnen, Berlin 1876.

Bericht des Komites für Eisenbahnsachen im Großherzogtum Baden, Karlsruhe 1837.

Beschorner: Das deutsche Eisenbahnrecht, Erlangen 1858.

Bessel und Kühlwetter: Das preußische Eisenbahnrecht, Köln 1855.

Böhmert: Enquète zur Reichseisenbahnfrage, Berlin 1876.

Camphausen: Versuch eines Beitrags zur Eisenbahngesetzgebung, 1838.

Denkschrift, die Erhöhung der Eisenbahn-Gütertarife betreffend, Berlin 1874.

Eger: Das deutsche Frachtrecht, Berlin 1879.

— Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts, Berlin 1889.

— Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899, Berlin 1901.

— Die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahntransportrechts in Preußen, München und Leipzig 1895.

Die Entwicklung des Gütertarifwesens der deutschen Eisenbahnen, herausgegeben von dem Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche, Berlin 1879.

Entwurf einer Denkschrift über die Entwicklung des Eisenbahn-Gütertarifwesens, Karlsruhe 1874.

Entwurf eines Handelsgesetzbuches für die preußischen Staaten, Berlin 1857.

Entwurf zu einer Rückäußerung an die Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Dresden 1861.

Endemann: Der Entwurf eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, Erlangen 1858.

— Das Recht der Eisenbahnen, Leipzig 1886.

— Das Deutsche Handelsrecht, Heidelberg 1865.

Die Eisenbahnfrage, Leipzig 1876.

Der vorläufige Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes, Berlin 1875.

Der einheitliche deutsche Eisenbahn-Gütertarif, Berlin 1879.

Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens, Berlin 1896.

Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, eine Gegenschrift des Handelsstandes zu Dresden gegen die Denkschrift der Eisenbahnverwaltungen vom 12. Dezember 1859, Dresden 1860.

Fritsch: Handbuch der Eisenbahngesetzgebung in Preußen und dem Deutschen Reich, Berlin, 1. Auflage 1906, letzte Auflage 1930.
— Das deutsche Eisenbahnrecht, Berlin 1927.
Gehe: Die Tarifwirtschaft der deutschen Eisenbahnen, Berlin 1875.
Grote: Über ein Eisenbahnsystem für Deutschland, Göttingen 1834.
Die Gütertarife der Eisenbahnen, Berlin 1875.
Das deutsche Handelsgesetzbuch und die Eisenbahnen, Jena 1860.
Hansemann: Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnis zum Staat, 1833.
— Preußens wichtigste Eisenbahnfrage, Leipzig 1837.
Harkort: Die Eisenbahn von Minden nach Köln, Hagen 1833.
Hillig: Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, Leipzig 1864.
Höper: Die preußische Eisenbahn-Finanzgesetzgebung, Berlin 1879.
Jacob: Die k. Württembergischen Staatseisenbahnen in historisch-statistischer Beziehung, Tübingen 1895.
Kech: Die Gründung der großherzoglich badischen Staatsbahn, Karlsruhe 1905.
Knies: Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen, Braunschweig 1853.
Koch: Das deutsche Eisenbahntransportrecht, Erlangen 1866.
— Deutschlands Eisenbahnen, Marburg 1860.
— Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, Erlangen 1877.
Krönig: Die Differentialtarife der Eisenbahnen, Berlin 1877.
Kompe: Der Entwurf eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches in seinem Verhältnis zum deutschen Post- und Eisenbahnrecht, Regensburg 1859.
Krueger: Zur Geschichte des Bismarckschen Reichseisenbahnprojekts im Jahre 1876, Berlin 1909.
Lehr: Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol, Berlin 1879.
Laband: Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 5. Auflage.
Leyen, von der: Die preußische Eisenbahnpolitik des Jahres 1848, in Archiv für Eisenbahnwesen, 1890, Seite 141.
— Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914.
— Friedrich List, der Vorkämpfer des deutschen Eisenbahnwesens, Berlin 1931.
List: Das deutsche National-Transportsystem in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung, 1838.
— Schriften zum Verkehrswesen, herausgegeben Berlin 1929.
Marggraff: Die kgl. bayrischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung, München 1894.
Mathies: Handbuch über Güterbeförderung auf den deutschen Eisenbahnen.
Mayer, v.: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, Berlin 1889.
Michaelis, J.: Deutschlands Eisenbahnen, Leipzig 1854.
Michaelis, O.: Das Monopol der Eisenbahnen, Berlin 1861.
Memmel: Die Geschichte der Gütertarifpolitik auf der bayrischen Staatseisenbahn, Coburg 1926.
Menk: Das Eisenbahnwesen nach allen Beziehungen kritisch beleuchtet, Wien 1837.
Menschling: Das deutsche Handelsrecht, Celle 1864.
Mohl: Bemerkungen zu dem vorläufigen Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes vom April 1875, Stuttgart.
Nebenius: Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft, Karlsruhe 1835.
Penn: Güterverkehr und Eisenbahn, Leipzig 1860.
Perrot: Die Differentialtarife der Eisenbahnen, Berlin 1874.
Petermann: Reichsbahn und Staatsbahnen, Dresden 1876.
— Eisenbahnbesitz und Eisenbahntransportgesetz, Dresden 1876.
Pirath: Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934.
— Verkehrseinheit und Verkehrspolitik, Berlin 1934.
Preußens Eisenbahngesetzgebung, Glogau 1844.
Pöhls: Das Recht der Aktiengesellschaften mit besonderer Rücksicht auf Eisenbahngesellschaften, Hamburg 1842.

Rank: Eisenbahntarifwesen, Wien 1895.
Protokolle der Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, Nürnberg 1860 ff.
Puls: Das neue Tarifsystem und Materialien zur Tarifreform, Halle 1877.
Reden, v.: Die Eisenbahnen Deutschlands, in Europa und Amerika, 1845 bis 1848.
Reitzenstein: Die Gütertarife der Eisenbahnen, Berlin 1874.
Richter: Das Transportunwesen auf den Eisenbahnen Deutschlands, 1874.
Röhrich: Die Eisenbahnen als Transportanstalten der Gegenwart, Gotha 1860.
Röll: Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, Wien 1890 bis 1895.
Runde: Das Reichseisenbahnprojekt vom volkswirtschaftlichen und finanziellen Standpunkt, Braunschweig 1870.
Rundnagel: Beförderungsgeschäfte, in Handbuch des Handelsrechts, Bd. V, Abt. 2, Leipzig 1915.
Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Berlin 1918.
Scheffler: Die Transportkosten und die Tarife der Eisenbahnen, untersucht auf Grund der Betriebsresultate, Wiesbaden 1860.
Schmeidler: Geschichte des Eisenbahnwesens, Leipzig 1874.
Scholtz: Die preußischen Eisenbahnen in Rücksicht auf das Tarifwesen, Ratibor 1869.
Schramm: Grundzüge deutscher Eisenbahnpolitik, Straßburg 1874.
Schreiber: Das Tarifwesen der Eisenbahnen, Leipzig 1884.
— Die preußischen Eisenbahnen und ihr Verhältnis zum Staat 1834 bis 1874, Berlin 1874.
Schwabe: Geschichtlicher Überblick über die ersten fünfzig Jahre des preußischen Eisenbahnwesens, Berlin 1895.
Schwann: Ludolf Camphausen als Wirtschaftspolitiker, Essen 1915.
Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart 1895.
Surville: Die Eisenbahn als finanzielle Spekulation betrachtet, Köln 1835.
Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 9. Auflage 1930.
Ulrich: Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen, Berlin und Leipzig 1886.
Varnbühler, v.: Soll das Reich die Eisenbahnen erwerben? Stuttgart 1876.
Vogt: Grundfragen der heutigen Verkehrs- und Tarifpolitik in Deutschland, Berlin 1937.
Thöl: Das Handelsrecht, Dritter Band: Das Transportgewerbe, Leipzig 1880.
Wehrmann: Das Eisenbahnfrachtgeschäft, Stuttgart 1880.
Weizmann: Die deutsche Reichsbahn, Berlin 1876.
— Die Eisenbahn als öffentliche Straße, Berlin 1875.
Wengler: Das Allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch, Leipzig 1867.
Wiedenfeld: Das Transportwesen, in Grundriß der Sozialökonomik.
Wiedemann: Die sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung, Leipzig 1902.
Zehn Jahre preußisch-deutscher Eisenbahnpolitik, Leipzig 1876.

2. Sammlungen und Zeitschriften:

Archiv für Eisenbahnwesen.
Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht.
Entscheidungen des Reichgerichts in Zivilsachen.
Jahresberichte der Handelskammern.
Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, seit 1930 Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.
Zeitschrift für Handelsrecht.
Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften.

Lebenslauf.

Ich bin geboren am 23. August 1911 in Danzig als dritter Sohn des im Jahre 1938 verstorbenen Reichsbahnoberinspektors Gustav Päth und seiner Ehefrau Meta. Nach dem Schulbesuch in Briesen (Westpr.) und Lauenburg (Pomm.) bestand ich am 28. Februar 1930 die Reifeprüfung an der Oberrealschule in Stolp (Pomm.). Ich studierte anschließend an den Universitäten Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M. Rechtswissenschaft und legte am 4. Mai 1935 die erste juristische Staatsprüfung vor dem Justiz-Prüfungsamt Frankfurt a. M. mit der Note 2—3 ab. Seit dem 1. Mai 1936 befinde ich mich im Justizvorbereitungsdienst.

Die vorliegende Arbeit ist hervorgegangen aus dem wirtschaftsrechtlichen Seminar der rechtswissenschaftlichen Fakultät an der Universität in Frankfurt a. M. unter Leitung von Herrn Professor Dr. Klausing und im Zusammenhang mit meiner Beschäftigung bei der Reichsbahndirektion Hamburg im Rahmen des Vorbereitungsdienstes. Für die Anleitung bei der Fertigstellung der Arbeit sage ich meinen verehrten Lehrern, Herrn Professor Dr. Klausing und Herrn Professor Dr. von Unruh, meinen verbindlichsten Dank.